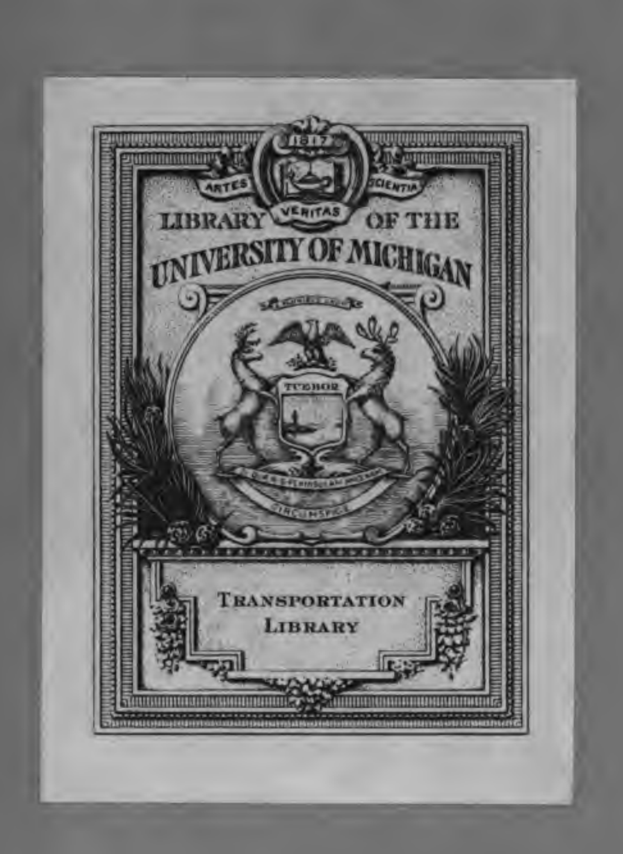
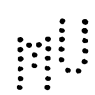

1817
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE
TRANSPORTATION
LIBRARY



INFORME

Que por acuerdo
expreso del Presidente, rinde

EL SECRETARIO DE GOBERNACION

A las Comisiones Unidas de Hacienda y Puntos Constitucionales

DE LA CAMARA DE SENADORES

Sobre la liquidacion practicada
por el Ejecutivo Federal con la Compañía del Ferrocarril
Mexicano.



MÉXICO
IMPRENTA DEL GOBIERNO, EN PALACIO
A cargo de Sabás A. y Munguía.

1880.

cio, los cuales deben obrar en el expediente que ha formado. No obstante esto, deseo contribuir á que las Comisiones que vd. dignamente preside, cuenten con toda la luz necesaria en el asunto, y posean cuantos antecedentes y noticias obtuve por el detenido exámen que hice de este negocio y sirvieron al Ejecutivo para practicar la liquidacion que produjo el saldo de un millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos á favor del Erario, y con la cual se conformaron la testamentaría de D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano. No omitiré en el presente informe ninguna explicacion ni noticia sobre los puntos principales de la liquidacion, y las daré con el placer que produce la seguridad de haber obrado en el negocio con patriotismo y celo por la defensa de los intereses públicos.

Seria incompleta esta exposicion si no examinase bajo todos sus aspectos el asunto sometido al estudio de las Comisiones de Hacienda y Puntos constitucionales, y me permitirá vd., por este motivo, que haga preceder los datos y noticias concernientes á la liquidacion, de las observaciones que sugiere la lectura del proyecto de ley que ha provocado la comunicacion de vd. de 29 de Octubre.

I

Cuestion constitucional.

No puede sufrir séria discusion la facultad constitucional que ejerció el Ejecutivo al liquidar las cuentas seguidas entre el Erario nacional (Doc. núm. 2) y la Compañía del Ferrocarril Mexicano por el período corrido de 1º de Marzo de

1861 á 27 de Noviembre de 1867. El poder administrativo cuenta entre sus principales atribuciones, la de liquidar los adeudos procedentes de los contratos que la Administracion pública celebre con los particulares y de los impuestos que las leyes establecen. Como tiene á su cargo la recaudacion, distribucion y en una palabra, la administracion de las rentas públicas, el Ejecutivo es el solo autorizado por la naturaleza misma del poder que ejerce, y por expresa disposicion de las leyes, para exigir el pago de lo que se adeude al Erario nacional y por consiguiente, para practicar las liquidaciones y cuantas operaciones sean necesarias, á fin de purificar el crédito activo de la Administracion y obtener su pago. Entre la multitud de leyes que para fundar esta atribucion pudiera citar, se encuentra la de 23 de Febrero de 1861 que distribuyó los ramos de la Administracion pública entre las Secretarías de Estado y confió á la de Hacienda la *administracion* de todas las rentas generales, así como la deuda pública.

En el ejercicio de esa atribucion, el Ejecutivo es independiente de los otros poderes públicos y el Legislativo no tiene otra ingerencia en esta clase de negocios, que examinar la responsabilidad del Secretario del despacho que hubiese autorizado el acuerdo respectivo, cuando se le exija en la forma establecida por la Constitucion; mas no podrá revisar la liquidacion practicada, tanto porque entonces ejerceria una atribucion no legislativa, sino meramente administrativa, como porque no teniendo los poderes federales otras facultades que las que le están expresamente concedidas por la Constitucion, indispensable es saber si esa facultad revisora se encuentra entre las que el art. 72 de la Constitucion otorga al Congreso general, y fácil es persuadirse, por la lectura de ese artículo, que no se ha concedido facultad semejante al

Congreso, mientras que entre las que tiene el Presidente de la República, por el art. 85 de la Constitucion, se enumera, como primera, la de ejecutar las leyes, *proveyendo en la esfera administrativa á su exacta observancia.* Esto es lo que practican realmente el Ejecutivo y las oficinas recaudadoras que de él dependen, cuando liquidan y purifican los créditos activos del Erario y cobran su importe.

El Ejecutivo, en el ejercicio de esa atribucion, es independiente tambien del Poder Judicial, por las mismas razones que acabo de exponer, derivadas de la Constitucion, y por virtud de expresas disposiciones de las leyes. El decreto de 20 de Enero de 1837 consignó, en su art. 1º, la facultad de los funcionarios y empleados encargados de la cobranza de las rentas, para hacer efectiva su recaudacion y el cobro de los créditos pendientes. Declaró que solo se entienden por contenciosos los asuntos en que fundadamente se dude sobre la aplicacion de la ley al caso particular que se verse, ó en que sean forzosas las actuaciones judiciales, no debiendo, por consiguiente, calificarse de contenciosos, solo porque las partes contradigan ó resistan el pago (art. 2º). De esta disposicion se deduce, que cuando el deudor está conforme con la liquidacion practicada, el asunto no es contencioso y no puede ser materia del conocimiento y decision de los tribunales. El concepto, de que la resistencia ó no conformidad del causante ó deudor con el cobro que se le hace por parte de la Hacienda pública, es la que hace nacer la competencia de los tribunales en el negocio, se ve repetido en los arts. 3º, 13 y 18 del decreto citado.

A este caso es al que se refieren los arts. 97, fraccion I y 98 de la Constitucion, que someten á los tribunales federales el conocimiento de las controversias que se susciten, sobre el cumplimiento y aplicacion de las leyes federales y

aquellas en que estuviese interesada la Union. Desde el momento que el deudor esté conforme con el monto del adeudo que se le exige y con la forma de pago que se le propone, no existe controversia entre él y el Erario público, y no necesita el Ejecutivo de la accion de los tribunales para hacer efectivo el cobro y para conseguir que el fisco se reintegre sin demora de los fondos que le pertenecen. Esto demuestra la competencia llana y expedita que tiene el Ejecutivo, para practicar las liquidaciones de créditos fiscales de la especie del á que se contrae esta comunicacion, y el monto de él no puede modificar en lo absoluto la naturaleza de la facultad con que se procedió á practicar esa liquidacion, porque es de la misma clase de las que diariamente practican las oficinas de Hacienda, sin que hasta ahora hubiese pretendido el Poder Legislativo revisarlas y suspender sus efectos.

Ese acto de revision no podria hacerse por medio de una ley, ni por medio de un decreto, únicos caractéres que tienen las resoluciones del Congreso, segun el art. 64 de las reformas de la Constitucion de 6 de Noviembre de 1874; y esta es una prueba patente de que la revision de que se trata, no compete al Congreso y es del todo extraña al ejercicio de sus funciones.

Efectivamente, la ley nunca puede resolver negocios pasados, ni tampoco casos particulares. Sus disposiciones tienen que ser generales, y extensivas á todos los ciudadanos. No puede tampoco determinar nada sobre negocios acaecidos antes de su promulgacion, porque estos deben resolverse por las leyes que hubieran estado vigentes en la época en que esos negocios ocurrieron. Estos principios, base inalterable de la legislacion, consignados están en el art. 14 de nuestra Constitucion. Por él se previene que no podrá expedirse ninguna ley retroactiva, es decir, que no es ley, ni de-

creto la disposicion que reglamenta ó decide negocios pasados, antes de ser expedida. Agrega ese artículo que las leyes deben ser dadas con anterioridad al hecho, lo cual engendra la prohibicion de expedirlas *ex post facto;* y si se dieren, no podrian ser observadas como emanaciones legítimas del poder de legislar, porque la atribucion para examinar y decidir negocios ya ocurridos, no reside en ese poder, sino en los tribunales, por ser una garantía individual, segun ese art. 14, la de que nadie sea juzgado ni sentenciado, sino por el tribunal que previamente hubiere establecido la ley y por las que se hubiesen dado con anterioridad al hecho.

La forma que se dió á la iniciativa presentada á la Cámara de Senadores en la sesion del dia 28 de Octubre último, está patentizando que no era una funcion legislativa, sino judicial, la que se ejercia en la declaracion que contiene. «Es revisable, dice, por el Congreso, la transaccion ó liquidacion hecha entre el Ejecutivo y la Compañía del Ferrocarril Mexicano. Sin tal requisito, no surtirá dicha liquidacion ó arreglo, ningun efecto legal.»

Este dictado es cabalmente una resolucion judicial. Se contrae á un hecho pasado, á una liquidacion ya consumada, y se refiere no á todas las liquidaciones hechas ya ó que hiciere en lo sucesivo el Ejecutivo, sino á una determinada y para resolver un caso particular. Si la iniciativa de que me ocupo llegara á obtener la sancion de las Cámaras colegisladoras, seria una resolucion claramente retroactiva, decidiria un hecho pasado y se limitaria á un caso particular, todo lo que no puede ser propio, sino del Poder Judicial; y bien sabido es que este Poder no puede reunirse al Legislativo, ni vice versa, porque lo prohibe terminantemente el art. 50 de la Constitucion.

La bien probada ilustracion de las Comisiones que vd.

preside y de la Cámara de Senadores á que pertenecen, hace innecesaria la ampliacion de las anteriores observaciones. Ellas conducen á demostrar que la Secretaría de Hacienda, al practicar la liquidacion con la Compañía del Ferrocarril Mexicano, y el Sr. Presidente de lá República al aprobarla, han procedido haciendo el uso legítimo de sus facultades constitucionales, las cuales no pueden ser confundidas con las que tiene la Cámara de Senadores; sino que han podido y debido ejercerlas con independencia de las atribuciones de esa Cámara, entre las que no se cuenta la de suspender los efectos de los actos administrativos del Presidente de la República, aunque parezcan poco convenientes ó acertados, porque el remedio de los males que hagan temer, puede hallarse en el juicio de responsabilidad establecido por las leyes.

Ha parecido necesario ocuparme de la cuestion constitucional á que doy término, para dejar demostrado que el Ejecutivo procedió en el asunto dentro del justo y legal límite de sus atribuciones propias, y no usurpando las que no tuviera por la Constitucion y las leyes. Demostraré ahora que procedió tambien, con toda justificacion y patriotismo, en la resolucion que dictó en el negocio de que me ocupo.

II

Antecedentes de la liquidacion.

El Gobierno del general D. Ignacio Comonfort otorgó á D. Antonio Escandon en 31 de Agosto de 1857, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino

de fierro desde Veracruz hasta Acapulco; y para auxiliar la construccion de la obra, creó un nuevo fondo consolidado de ocho millones de pesos que causaria el rédito de cinco por ciento anual, amortizándose el capital en el espacio de cincuenta años, con dos por ciento en cada uno de ellos.

Con el ánimo de que la creacion de ese fondo no aumentase la suma de la deuda nacional, se obligó la Empresa á entregar en la Tesorería general ocho millones de títulos de la deuda interior, debiendo presentar tres millones en todo el año de 1858 y un millon en cada uno de los siguientes; pero los réditos de todos los ocho millones dejarian de correr contra el Erario, luego que se hubiesen entregado al Sr. Escandon, los bonos del nuevo fondo (art. 22, Doc. núm. 3.)

En 5 de Abril de 1861 (Doc. núm. 4) reiteró el Gobierno del Sr. Juarez la concesion anterior, con las modificaciones que contiene el decreto de esa fecha. En su art. 18 se confirmó la creacion del fondo de los ocho millones de pesos que ganaria el interes de un 5 por ciento anual, debiendo pagarse el capital en el espacio de veinticinco años, para todo lo cual se destinaria anualmente la cantidad de 560,000 pesos, de la que se tomaria, en primer lugar, la suma bastante para el pago de los réditos; y el resto se aplicaria á la amortizacion de los ocho millones.

Para hacer efectivo el pago de dichos 560,000 pesos, se consignó á la Empresa el producto del 20 por ciento de mejoras materiales que se pagaba en las aduanas marítimas, y se emitió por el Ministerio de Fomento un papel público representativo de dicho 20 por ciento, para que los importadores lo pagasen con ese papel, el cual habian de adquirir del concesionario (arts. 19 y 20 del decreto citado). Y como ese derecho de mejoras materiales estaba destinado á cubrir los gastos del Ministerio de Fomento, para que este no ca-

reciese de toda entrada, se obligó el concesionario á ministrarle, mensualmente, la cantidad de veinte mil pesos á buena cuenta de lo que alcanzara al fin de cada semestre, cuando se hiciera la liquidacion de lo que hubiese recibido por dicho 20 por ciento y de lo que le correspondiera por los 560,000 pesos antes expresados (art. 22). La Empresa se dió por recibida de todos los réditos de los ocho millones hasta el fin de Febrero de 1861, y se obligó á entregar en la Tesorería general, en el término de cinco años, los cuatro millones de títulos de la deuda pública, resto de los ocho que se habia comprometido á enterar por la concesion de 1857. «Esos títulos, dice el art. 38 de la concesion de 1861, no ganarian rédito alguno contra la Nacion, sino hasta 31 de Agosto de 1857.»

Se estipuló tambien, que el concesionario percibiera el 15 por ciento del derecho adicional de importacion, en cambio de acciones que la Empresa habia de emitir, en los términos que expresa el art. 40 del decreto citado.

Habiendo ocupado el ejército de la intervencion francesa una parte importante del Estado de Veracruz, el apoderado del Sr. Escandon celebró con las autoridades francesas los contratos de 23 de Diciembre de 1862 y de 8 de Setiembre de 1863 (Doc. núm. 5), con el objeto de que el Tesoro frances suministrara los fondos necesarios para la construccion de una parte de la vía férrea, y debido á esa suministracion de fondos, se construyó el tramo de la Tejería á Paso del Macho, importando las cantidades entregadas por ese título la suma de 9.682,491 francos 2 céntimos, inclusa la multa de 100,000 francos que el Mariscal Bazaine impuso al Sr. Escandon, por no haber concluido la construccion de la vía en los plazos fijados.

La Compañía que se organizó en Lóndres con el nombre

de Imperial Mexicana, y á la que traspasó D. Antonio Escandon la concesion de 5 de Abril de 1861, solicitó del Gobierno que estableció en esta capital el Archiduque Maximiliano, la concesion de 23 de Enero de 1865 (Doc. núm. 6) para la construccion y explotacion del ferrocarril de Veracruz á México, con un ramal para Puebla, y formaron parte de ella las estipulaciones principales de la concesion de 5 de Abril de 1861, como fueron la de pagar á la Compañía por trimestres la suma de 560,000 pesos anuales, por el espacio de veinticinco años, para la amortizacion del capital é intereses del 5 por ciento anual del fondo de ocho millones de pesos, creado por el decreto de 31 de Agosto de 1857 (art. 11), y la de entregarle el 15 por ciento de derechos adicionales, durante cinco años, en cambio de acciones emitidas por la Compañía.

En cumplimiento de estas obligaciones, la Compañía recibió diversas cantidades durante la época del Imperio, que montaron á 1.946,497 pesos 55 centavos, y entregó á su vez certificados de acciones por la suma de 1.009,300 pesos, habiendo practicado trabajos importantes en la vía y terminado el tramo de México á Apizaco.

Por la caducidad en que cayó la concesion de 5 de Abril de 1861, á causa de haber solicitado y obtenido esa Compañía del Gobierno de Maximiliano la de 23 de Enero de 1865, ocurrió al Gobierno constitucional restablecido en esta capital en 1867, pidiéndole que reviviera aquella concesion. Expidió con ese objeto el Gobierno del Sr. Juarez el decreto de 27 de Noviembre de 1867 (Doc. núm. 7), en cuyo art. 1º dijo: que atendiendo al beneficio público que resultaba de la conclusion del camino de fierro de Veracruz á México, indultaba bajo las condiciones expresadas en los artículos siguientes, á la Compañía poseedora del privilegio concedido en los de-

cretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1861, de la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado el convenio de 25 de Enero de 1865 con el llamado gobierno que pretendió establecer la intervencion francesa.

Ese decreto varió, sustancialmente, el sistema de subvencion adoptado por las anteriores concesiones, pues en su art. 19 quedó establecido, que el Gobierno daria á la Compañía la cantidad de 560,000 pesos anuales, por espacio de veinticinco años, *sin causa de réditos*, contándose ese período de tiempo desde la fecha del decreto, y concedió tambien á la Compañía el derecho para percibir el 15 por ciento del derecho adicional de importacion, en cambio de acciones de las que emitia la misma Compañía.

Esta nueva concesion fué sometida á la revision del 4º Congreso constitucional, el cual la aprobó con las modificaciones que contiene la ley de 11 de Noviembre de 1868 (Doc. núm. 8), y ninguna de ellas se contrajo al indulto de la pena de caducidad, ni al monto de la subvencion de 560,000 pesos durante veinticinco años, ni á la percepcion por la Compañía del 15 por ciento del derecho adicional en cambio de acciones.

Es indispensable tener presentes las diversas disposiciones antes mencionadas, para que puedan apreciarse con justicia y recto criterio las operaciones numéricas que contiene la liquidacion que ha practicado el Ejecutivo, y de cuyo pormenor me ocuparé en su oportunidad.

III

Liquidaciones practicadas.

En 24 de Diciembre de 1867 la Secretaría de Hacienda, á cargo entonces del Sr. D. José María Iglesias, dictó dos órdenes, dirigida una al representante de D. Antonio Escandon y la otra al de la Compañía de Veracruz. En la primera se previno que el Sr. Escandon presentara las cuentas relativas á las diversas sumas que recibió del Erario nacional, por el 20 por 100 de mejoras materiales, con arreglo al decreto de 5 de Abril de 1861, y por el 15 por 100 que estableció el decreto de 8 de Abril del mismo año, á contar desde 1861 hasta 1864, en que pasó la concesion á una Compañía inglesa, y dictó para este efecto las reglas siguientes:

1ª Si de lo recibido por Escandon resultaba alguna cantidad superior al importe de los réditos, hasta 31 de Diciembre de 1864, en que comienza la cuenta de la Compañía inglesa, lo pagaria con acciones, si correspondia al 15 por 100 decretado en 8 de Abril de 1861, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que, por veinticinco años, debe darse de quinientos sesenta mil pesos á la Compañía poseedora del privilegio, por decreto de 27 de Noviembre último.

2ª Viniendo las dificultades de la liquidacion, muy particularmente de las cantidades que hubiere entregado la intervencion francesa, las diferencias que se suscitasen acerca de este punto, si no se allanaren en lo particular entre el Gobierno y D. Antonio Escandon, se someterian á árbitros amigables componedores, con arreglo á lo prevenido en el decreto de 5 de Abril de 1861 (Doc. núm. 9).

En la segunda se dispuso: que la Compañía exhibiera las cuentas relativas á las diversas sumas que habia recibido del Erario nacional por el 20 por 100 y 15 por 100 antes expresados, á contar desde 1º de Enero de 1865 en que pasó la concesion á dicha Compañía, observándose la regla siguiente:

Si de lo recibido por la Compañía resultaba alguna cantidad superior al importe de los réditos, lo pagaria en acciones, si correspondia al 15 por 100 decretado en 8 de Abri de 1861, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de quinientos sesenta mil pesos en cada uno, con arreglo al decreto de 27 de Noviembre de ese año. (Doc. núm. 10.)

D. Juan A. Zambrano fué comisionado por la Secretaría de Hacienda para practicar las liquidaciones á que las órdenes anteriores se contraen, y en 15 de Abril de 1868 presentó el resultado de sus trabajos. (Doc. núm. 11.) En el informe que produjo en esa fecha expresó lo que sigue:

Resueltos por el Gobierno todos los puntos de liquidacion en lo que se debe abonar á la Compañía, no habia más que hacer por mi parte, que averiguar si las cantidades entregadas eran exactas con las que se cargaban el antiguo empresario y el actual, lo cual por falta de datos, como expresan las notas de las cuentas que acompaño, se han considerado las que ellos pusieron en las suyas.»

En las operaciones numéricas que el Sr. Zambrano practicó en su informe, abonó al Sr. Escandon, de conformidad con la órden expedida por el Sr. Iglesias, los intereses de los ocho millones hasta 31 de Diciembre de 1864 que importaron.............................. 1.533,333 33
y para la nueva empresa hasta aquella fecha 1.316,164 37

Total..............$ 2.849,497 70

Hace mencion en seguida, el liquidador, de las sumas que el anterior concesionario y la nueva Compañía habian recibido del Erario por cuenta de la subvencion, importando esas sumas la total de..................	1.198,065	00
la cual deducida del monto de réditos, ó sea de..................................	2.849,497	70
Resultó un saldo á favor de los empresarios de............................	1.651,432	70

Hizo despues el Sr. Zambrano las operaciones relativas á lo recibido del 15 por 100 por el Sr. Escandon y por la

Compañía, haciendo un total de.........	874,686	78
y las acciones que ambos habian entregado por cuenta de ese 15 por 100, é importaron.	1.049,252	21
debiendo en consecuencia devolverse en acciones..........................	174,565	43
Concluye el Sr. Zambrano haciendo el resúmen de lo que la empresa antigua y nueva recibieron por el 20 y 15 por 100 expresados y fué..........................	2.072,751	78
á lo cual agregó lo que en su concepto importaba lo recibido de los franceses por el Sr. Escandon ó sea..................	2.188,068	41
Total..............$	4.260,820	19
Mas como el Sr. Escandon dijo que lo dado por los franceses habia importado solo	1.803,070	96
en ese supuesto, y agregando lo del 20 y 15 por 100, ó sea..........................	2.072,751	78
A la vuelta............$	3.875,822	74

Del frente.............$ 3.875,822 74

resultaria que lo recibido por ambas empresas era de.......................... 3.875,822 74

El informe del Sr. Zambrano termina con el siguiente párrafo:

«La falta de datos no me permite formar la liquidacion que se me mandó hacer; pero creo que los apuntes que acompaño, servirán de base para que ese Ministerio pueda terminarla, supuesto que segun las bases que me comunicó, no faltaba al Gobierno más que saber las cantidades que las empresas habian recibido por el 20 y 15 por 100.»

De estos antecedentes se deduce, que tanto la administracion del Sr. Juarez, como el liquidador que nombró, consideraron al antiguo y nuevo concesionario con derecho á los intereses de los ocho millones de pesos en el período de Marzo de 1861 hasta la fecha de la liquidacion; y de conformidad con este juicio, abonaron el monto de esos intereses en la cuenta que entónces se practicó.

Con ocasion de unos acuerdos del Congreso de la Union ordenó la Secretaría de Hacienda, que la Tesorería general liquidara las cuentas con D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano, comprensiva la primera desde 1861 hasta 1864 por el 20 y 15 por 100 de derechos aduanales, y la segunda por el costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho y demas cantidades que hubiere percibido desde 1864 hasta 11 de Noviembre de 1868, fecha de la concesion actual. En cumplimiento de estas disposiciones, remitió la Tesorería á la Secretaría de Hacienda en 22 de Diciembre de 1869 el informe respectivo (Doc. núm. 12), con la noticia de las cantidades recibidas por la Compañía, y de los valores que habia entregado la misma empresa. Concluyó la Tesorería pidiendo varias instrucciones á la Secre-

taría de Hacienda sobre algunos puntos relativos á la liquidacion, para poder terminar su trabajo.

Esa Secretaría los resolvió en su oficio de 5 de Abril de 1870 (Doc. núm. 13), y la Tesorería le remitió en 24 de Setiembre de ese año, la liquidacion que practicó (Doc. núm. 14), sacando á cargo de la empresa el saldo de $3.535,029 26 cs. y adjuntó los comprobantes y antecedentes relativos á esa operacion y que fueron publicados en el cuaderno que bastante circulacion tuvo en aquella fecha.

No estimo necesario ocuparme del pormenor de esa cuenta, porque fueron reformadas algunas de sus partidas y suprimidas otras, en las siguientes cuentas que practicó la misma oficina con vista de las observaciones que hizo la Compañía, del Ferrocarril Mexicano, á la que se le pasó con ese objeto en 12 de Octubre de 1870.

En 14 de Febrero de 1871 la Compañía presentó sus observaciones, adjuntando los comprobantes á que se refirió. (Doc. núm. 15).

Contestó estas observaciones la Tesorería en 30 de Agosto del mismo año, practicando nueva liquidacion, de la que resultaba á cargo del Sr. Escandon y de la Compañía, un saldo de 2.805,701 pesos 21 centavos. (Doc. núm. 16.)

Esta nueva cuenta con el informe respectivo, fué pasada á la Compañía del Ferrocarril Mexicano, la que presentó en 15 de Diciembre de 1871 las observaciones que tuvo por conveniente exponer (Doc. núm. 17) y el Ministerio de Fomento dictó en 15 de Febrero de 1872 las bases ó reglas á las que habia de sujetarse la Tesorería para practicar la cuenta definitiva. (Doc. núm. 18.)

Fué remitida ésta con fecha 21 del mismo Febrero (Doc. núm. 19), á la Secretaría de Fomento, la que la comunicó á la de Hacienda, y ésta á su vez ordenó á la Tesorería que

procediera á hacer el cobro del saldo que resultaba á favor del Erario, y era de 3.240,500 pesos 48 centavos. En 2 de Marzo del mismo año, la Tesorería ordenó á la Compañía que verificara el pago en todo ese mes, bajo el concepto de que si no lo verificaba, se procederia á lo que hubiere lugar. (Doc. núm. 20).

En 7 del mismo Marzo, manifestó la Compañía al Ministerio de Fomento que no estaba conforme con el acuerdo de ese Ministerio, de 15 de Febrero, por el que se fijaban las bases para la liquidacion, y que, en virtud de lo dispuesto en el art. 42 del decreto de 5 de Abril de 1861 y órden de 24 de Diciembre de 1867, debia someterse á la decision de árbitros la solucion de las cuestiones que ofrecia la liquidacion en el período corrido del citado Abril hasta 31 de Diciembre de 1864, y á su vez, las relativas al período siguiente hasta 27 de Noviembre de 1867, á los tribunales competentes, agregando que no reconocia ni podia estar conforme con la cuenta que con fecha de 21 de Febrero anterior habia formado la Tesorería general, pues léjos de deber la suma que como saldo figuraba en ella, tenia la persuasion de que el Erario nacional le era deudor de algunas sumas. (Doc. número 21).

La Tesorería general trascribió al representante de la Compañía el 23 del mismo Marzo, el oficio que á la Secretaría de Hacienda dirigió la de Fomento comunicándole el acuerdo del Presidente, para que dicho saldo se descontase proporcionalmente de la subvencion de 560,000 pesos anuales que la Empresa tiene asignada por la ley, ó en acciones del ferrocarril, segun correspondia á la deuda al 20 ó al 15 por ciento. Agregaba esa comunicacion, que en el caso de que la Empresa no estuviese conforme con la cuenta que se le habia formado, podia hacer valer sus derechos ante los tri-

bunales correspondientes, de la manera que juzgara conveniente, pues nunca habia podido ser la mira del Gobierno el privar á la Empresa de los que las leyes le conceden. (Doc. núm. 22).

La Compañía contestó á la Tesorería en 30 del citado Marzo, que ocurria á los tribunales sometiendo á su resolucion las diferencias ó dudas suscitadas con motivo de la cuenta referida, quedando entendida, como lo estaba ya por la comunicacion de 24 de Diciembre de 1867, dirigida al agente de esa Compañía, del modo de pago, si alguna responsabilidad resultaba á la misma. (Doc. núm. 23).

El apoderado de la Compañía presentó su demanda á la Corte de Justicia en el mismo dia 30 de Marzo de 1872, pidiendo:

1º Que se declarara que el Ejecutivo estaba obligado á abonar á la Compañía el rédito de 5 por ciento anual sobre el capital de ocho millones de pesos, en el período corrido de 1º de Enero de 1865 á 27 de Noviembre de 1867.

2º Que debia abonársele la suma íntegra de 200,000 pesos que se devolvió al Tesoro frances, por el préstamo de igual suma que hizo á la Compañía para impulsar las obras del camino.

3º Que no debia cargarse á esta cantidad la de 49,319 pesos 97 centavos, que negaba haber recibido en la época del Imperio, como lo afirmaba la Tesorería general.

4º Que tampoco debia cargársele la de 200,000 pesos, valor de un libramiento que se le dió en la propia época, á cargo de la Comision de Hacienda de Paris, y que no le fué pagado.

5º Que el Ejecutivo nombrara desde luego el árbitro que por su parte debia concurrir con el que nombrara la Empresa, para decidir las diferencias que entre ésta y aquel exis-

tian, relativas á la liquidacion de cuentas correspondientes al período de 1º de Marzo de 1861 á 31 de Diciembre de 1864.

6º Que se declarase que el Ejecutivo solo podria hacer cargo á la Empresa del saldo, en caso que resultare, despues de abonadas las partidas de que hablan las peticiones primera y segunda y de omitidos los cargos á que se refieren la tercera y cuarta, y hecha por los árbitros la liquidacion á que se contrae la quinta, en la cuenta que ha formado la Tesorería general con fecha 21 de Febrero de ese año, declarando asimismo que el Ejecutivo deberia abonar á la Empresa los gastos legales del juicio.

El Procurador general de la Nacion promovió en 15 de Abril de 1876, la declaracion de que no debia hacerse al Ejecutivo la notificacion pedida por la Empresa, para que nombrara desde luego el árbitro que por su parte debia concurrir con el que ella designara, para decidir las diferencias relativas á la liquidacion de cuentas correspondientes al período corrido de 1º de Marzo de 1861 á 31 de Diciembre de 1864, y que la Corte de Justicia, conforme á lo prevenido en las fracciones I y II del art. 97 y en el 98 de la Constitucion y ley de 14 de Febrero de 1826, era la competente para conocer de esas diferencias.

El apoderado de la Compañía contestó en 5 de Mayo del mismo año, sosteniendo su peticion relativa al nombramiento de árbitros, y la 2ª Sala de la Corte de Justicia decidió en 3 de Julio del año citado, por los fundamentos que expresa, que no debia hacerse al Ejecutivo la notificacion que se pedia para que nombrara el árbitro expresado, y que esa Sala, conforme á las fracciones I y II de los arts. 97 y 98 de la Constitucion y ley de 14 de Febrero de 1826, era la competente para conocer de las diferencias mencionadas, que en

relacion con las de que hablan los puntos 1º, 2º, 3º y 4º de la demanda, formaban el objeto principal de ésta.

En 29 de Julio de 1876 el representante de la Compañía amplió su demanda anterior, especificando las diferencias que tenia respecto de la cuenta formada por la Tesorería general en 21 de Febrero de 1872, reduciéndolas á las siguientes:

1º Negó el cargo de 1.924,667 pesos 13 centavos, que se cargaban á D. Antonio Escandon por lo recibido de los franceses para la construccion del tramo de Tejería á Paso del Macho, porque el Gobierno nacional, así como no debia cumplir obligaciones contraidas por la intervencion francesa, tampoco se subrogó en los derechos que ésta tuviera para exigir la devolucion de cantidades suministradas para alguna obra, y por esto resolvió el art. 3º de la concesion de 27 de Noviembre de 1867, que la parte construida del camino, en la que estaba comprendido el tramo de la Tejería á Paso del Macho, *era propiedad exclusiva* de la Compañía, y que aun cuando hubiera razon para ese cargo, debia deducirse la multa que el Mariscal Bazaine impuso á D. Antonio Escandon y estaba incluida en la suma cargada; el valor de materiales que se perdieron en el mar y no estaban asegurados, y el mayor costo que tuvo la construccion del tramo de Paso del Macho por la violencia con que los franceses exigieron su conclusion, lo que obligó á variar el trazo primitivamente proyectado; á pagar mayores jornales; á hacer las obras ligeras y provisionalmente, por lo que se hicieron despues de una manera permanente y sólida, ocasionándose otros perjuicios de que la Compañía hizo mérito en la exposicion que dirigió al Ministerio de Fomento con fecha 14 de Febrero de 1871.

2º La Compañía no admitió el cargo de 1.946,497 pesos

55 centavos, como entregado en la época del Imperio, primero, porque en esa época se le dió libramiento de 200,000 pesos á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, el cual no fué pagado, y segundo, porque el Gobierno nacional no tenia derecho para cargar cantidades que no hubiesen salido del Tesoro mexicano sino de otra parte, por cuyo motivo, para hacer ese cargo, debia justificar que la suma salió de las arcas nacionales.

3º Tampoco admitia el cargo de 200,000 pesos por suplemento que hizo la intendencia francesa al Sr. Barron, primero, porque el Gobierno no tenia comision de esa intendencia para recoger los fondos que hubiese dado á alguna persona, ni derecho para cargarlos en sus cuentas, así como habia declarado que no era sucesor de las obligaciones contraidas por la intervencion francesa, y segundo, porque esos 200,000 pesos fueron pagados á dicha intendencia, por haber exigido su devolucion.

4º La Compañía rechazó el cargo de 49,319 pesos 91 centavos de un libramiento á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, de 27 de Abril de 1866; primero, porque negó haber recibido ese libramiento, y la Tesorería no ha podido comprobar legalmente su entrega; y segundo, porque el Gobierno mexicano no tenia á su cargo los intereses de Francia ni de los que en esa nacion prestaron dinero á Maximiliano, para que pudiera tener derecho á cargar ó á exigir la devolucion de esa suma.

5º Exigia la Compañía que se le devolviera el certificado de acciones por valor de 200,000 pesos del libramiento que no fué pagado en Paris, y de los otros certificados de acciones correspondientes á las demas cantidades que no llegare á justificar el Gobierno que hubiesen salido del Tesoro federal y que fueron entregadas en la época del Imperio.

6º Reclamó la Compañía que se abonasen los intereses de los ocho millones de pesos por el tiempo corrido desde 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867, conforme á la concesion de 5 de Abril de 1861 y á las comunicaciones del Ministerio de Hacienda de 24 de Diciembre de 1867.

El representante de la Empresa acompañó á esa nueva demanda el estado de la cuenta como en su concepto debia formarse, con arreglo á las observaciones que formuló en su escrito, y de esa cuenta dedujo un saldo á cargo del Erario nacional, de 1.488,425 pesos 81 centavos, además de la devolucion del certificado de acciones por los 200,000 pesos del libramiento no pagado.

El Procurador general de la Nacion se dirigió á la Secretaría de Hacienda, pidiendo instrucciones para defender los intereses fiscales y contestar las demandas presentadas por la Compañía.

Con este fin se pidió á la Tesorería general el informe correspondiente, y lo produjo con fecha 1º de Mayo de este año, haciendo diversas apreciaciones sobre los antecedentes y constancias relativas á este negocio, algunas de las que fueron favorables á la Empresa, particularmente en lo que se refiere al abono de los réditos del 5 por ciento anual sobre los ocho millones de pesos, durante un período de la liquidacion. (Doc. núm. 24).

Con este motivo tuvo necesidad el Ejecutivo de hacer el estudio concienzudo y justificado de todos los pormenores y antecedentes de este complicado negocio, para fijar con el debido acierto y justificacion los derechos del Erario nacional, y no omitir en las instrucciones que debian darse al Procurador general, nada que pudiera perjudicar la justa defensa de los derechos fiscales, sin pretender tampoco cosa alguna que no fuese justa y debida, por parte de la empresa del Fer-

rocarril Mexicano. Para ilustrar su ánimo en el asunto y poder calificar las pretensiones y razones de esa empresa, acordó el señor Presidente tener las conferencias necesarias con los representantes de la misma. Verificáronse varias con el mismo señor Presidente y con los Secretarios de Relaciones, Gobernacion, Justicia, Hacienda y Fomento, en las que el abogado de la Compañía sostuvo las observaciones que esta habia hecho contra los cargos principales de la cuenta formada por la Tesorería y contra la omision del abono de los intereses sobre los ocho millones en el período de 1º de Marzo de 1861 al 11 de Noviembre de 1868.

El Ejecutivo comprendió que no era decoroso para la Nacion que se hubiese mantenido por tantos años sin liquidar y purificar estas cuentas y sin exigir el adeudo que de ellas habia de resultar á favor del Erario público. Veia al mismo tiempo que habiendo comenzado esta liquidacion desde 1867, nada positivo y de verdadero provecho para el Erario habia resultado de los multiplicados trabajos que las administraciones anteriores y la Tesorería general habian hecho para conseguir que fuese reembolsada la Hacienda pública; y que habiéndose iniciado ante la Suprema Corte de Justicia el juicio sobre la liquidacion desde Marzo de 1872, aun no habia sido contestada la demanda en el espacio de más de ocho años, y era muy probable que las tres instancias á que daba lugar el alto interes del litigio, con sus largos términos y moratorias, lo hiciesen durar por muchos años, en los cuales habia de estar privado el fisco de lo que por justicia le correspondia; y entretanto la empresa deudora seguia percibiendo la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, decretados por la ley de 11 de Noviembre de 1868.

El señor Presidente, con el empeño que le es caracterís-

tico en la administracion de los intereses públicos, prestó especial atencion á este negocio que fué objeto preferente de las discusiones del Consejo de Ministros, en cuya conciencia estaba la necesidad y conveniencia de poner término á un litigio, cuyo resultado práctico era aplazar el pago de un crédito á favor del Erario. El estudio y solícita indagacion de los pormenores todos del negocio, se encaminaron á formar una liquidacion recta y justa, sin prescindir ni en un centavo de lo que correspondia á la Nacion y sin exigir á la Empresa nada de lo que no fuera debido por su parte. El señor Presidente manifestó á sus representantes, los deseos que le animaban de poner término á este envejecido asunto, indicándoles la conveniencia de procurar esa terminacion, para conservar las buenas relaciones y justa proteccion del Gobierno para con la Empresa.

Los representantes de ésta contestaron satisfactoriamente estas indicaciones del señor Presidente, manifestando confianza en su justificacion y rectitud y en que serian debidamente considerados los derechos de la misma en la liquidacion definitiva que se habia de practicar.

El resultado de estas negociaciones está consignado en el acta de 27 de Octubre último, con la que dí cuenta al Senado en la sesion del dia siguiente y va anexa á este informe bajo el núm. 25. Los representantes del Sr. Escandon y de la Compañía, aunque hicieron valer su falta de conformidad con las apreciaciones en que fundaba el Ejecutivo la liquidacion contenida en esa acta, conformáronse expresamente con ella y aceptaron el saldo de 1.481,614 pesos 3 centavos que resultó á favor del Erario, fijándose á la vez la manera de cubrirlo.

No ofrecieron dificultad las partidas de 371,814 pesos 50 centavos por venta de bonos del 20 por 100 de mejoras ma-

teriales, y de 56,521 pesos 88 centavos por lo que la Empresa recibió en libranzas del 15 por 100 para acciones cargadas en el *Debe* de la cuenta, ni respecto de la de 119,000 pesos por entregas en efectivo del Sr. Escandon al Ministerio de Fomento y de 39,800 pesos por su entrega en acciones, abonadas en el *Haber*, porque la Empresa ha manifestado siempre su conformidad en estos asientos. Ha versado su oposicion sobre las demas partidas de la cuenta, y voy á ocuparme de discutirlas en el órden en que están asentadas en la liquidacion del Ejecutivo, para que las comisiones que vd. dignamente preside, se sirvan persuadirse de la pureza y rectitud con que se ha procedido en el caso.

IV

Cantidades suministradas por los franceses.

He asentado antes que los apoderados de D. Antonio Escandon celebraron dos contratos con las autoridades francesas, el primero en 23 de Diciembre de 1862 y el segundo en 8 de Setiembre de 1863. Por aquel se obligó el empresario á construir el tramo de ferrocarril de la Tejería al Chiquihuite, y las autoridades francesas se comprometieron á suministrarle las cantidades necesarias para la ejecucion de los trabajos, no pasando de 120,000 francos por semana, y debiendo percibir esas autoridades hasta la liquidacion definitiva, todas las sumas debidas á la Compañía que habia de entregar la Aduana de Veracruz hasta la debida concurrencia. La Empresa tomaria al precio de costo todo el material

comprado por el Gobierno frances, cargándole los gastos de trasporte y comision, de carga y descarga y otros mencionados en el contrato, el cual contiene otras estipulaciones que no hacen relacion al presente asunto.

Por el de 8 de Setiembre de 1863 se obligó el empresario á continuar los trabajos entre la estacion de la Soledad y el Chiquihuite en los términos y bajo las condiciones especificadas en el mismo, obligándose á reembolsar la deuda que tuviese contraida á favor del Tesoro frances, por medio de los derechos de aduana de los puertos ocupados por los franceses.

En virtud de estas convenciones, recibió el empresario, segun las cuentas que el mariscal Bazaine presentó al llamado imperio y existen en la Secretaría de Fomento, lo siguiente:

1862.	En seis órdenes.......	fr. 5.974,690	85
1863.	En tres órdenes y una multa impuesta á la Compañía.	3.707,800	17
	Total.....	fr. 9.682,491	02

Estos datos fueron suministrados por la Secretaría de Fomento en el oficio que dirigió á la de Hacienda en 15 de Enero de 1870 y fué publicado entre los comprobantes de la primera cuenta de la Tesorería, bajo el número 19, y hoy se agrega con el núm. 26.

El concesionario ha resistido constantemente el cargo de esta suma, objetando que su ingeniero habia trazado el camino por terrenos menos expuestos á dificultades, lo cual produciria economía en su construccion, mientras que los franceses ocuparon militarmente esa vía sin dirigirse á sus representantes, variando el trazo, para hacerla inaccesible á las

guerrillas que los combatian, y para enlazarla con el camino carretero, lo que causó aumento en el costo de construccion, por el cual no debia pasar.

Alegó tambien que los trabajos hechos por los ingenieros franceses fueron ejecutados á la ligera y superficialmente, porque buscaban no la solidez en la construccion, sino la prontitud en el resultado, estando la vía tan insegura y en condicion de ser imposible su explotacion, que al recibirla la Compañía inglesa gastó en su reparacion la suma de 608,280 pesos 73 centavos con cargo al Sr. Escandon, quien pedia que se dedujera esta cantidad de la total que se le cargaba.

Solicitó tambien que se descontara el importe de un cargamento de material para la vía, que remitieron los franceses y que sufrió naufragio en el puerto de Veracruz, no obstante lo cual aparecia cargado en la cuenta; y pedia asimismo que se dedujera el mayor costo de los jornales y de otros perjuicios que enumeró.

Pretendió á la vez que se dedujera la multa de 100,000 francos que le impuso el Mariscal Bazaine, por no haber terminado la construccion de la vía en los plazos fijados en los contratos, y que se hiciera la reduccion de francos á pesos al tipo de 5.37 y no al de 5.05 y al de 5.00, como habia hecho la Tesorería.

En la demanda entablada ante la Corte de Justicia y en las conferencias habidas con el Ejecutivo, se expusieron por parte de la Empresa varias consideraciones para impugnar la totalidad del cargo del dinero dado por los franceses, derivadas del art. 3º de la concesion de 27 de Noviembre de 1867, en que se dijo que el ferrocarril que se construyera, lo mismo que la parte ya construida, seria propiedad inmueble exclusiva de la Compañía; y como en esa parte estaba comprendido el tramo de Tejería á Paso del Macho, sostenia

el concesionario que la ley lo habia declarado ya de su propiedad exclusiva, cuyo concepto pugnaba con la idea de que fuese deudor de su valor y de que tuviese obligacion de pagar su costo, mucho más no existiendo ninguna cláusula en esa concesion que le impusiera el deber de pagarlo, como lo hicieron en caso semejante el art. 16 de la ley de 31 de Agosto de 1857 y el 15 de la de 5 de Abril de 1861 respecto del costo del ferrocarril de Veracruz á San Juan, que pagó el Sr. Escandon en los términos expresados en esos artículos.

Alegó por último la Empresa, que habiendo asignado la ley de 11 de Noviembre por su art. 19, la subvencion de 560,000 pesos anuales para auxiliar las obras á que se referia, y siendo estas, segun los arts. 2º y 4º, las de la conclusion de la vía entre Apizaco y Paso del Macho y entre el primer punto y la ciudad de Puebla, deducia que la subvencion se daba íntegra para la terminacion de esa porcion de la vía, y en consecuencia no debia descontarse de ella, lo que se hubiese entregado por los franceses ó por el Erario nacional, para la construccion del tramo de la Tejería á Paso del Macho.

Contra todas estas observaciones influyó en el ánimo del Ejecutivo la consideracion de que D. Antonio Escandon aceptó la cuenta pasada al imperio por el Mariscal Bazaine, suscribiéndola de conformidad, cuya circunstancia se refirió en el oficio de la Secretaría de Fomento de 15 de Enero de 1870, de que antes hice mencion. Esa conformidad excluye el fundamento de las deducciones exigidas por parte del Sr. Escandon, y el Ejecutivo solo estimó justa la de 100,000 fr. por multa que impuso el Mariscal Bazaine, por no haberse terminado la vía en el plazo convenido, tanto porque el Gobierno de la República no puede constituirse en ejecutor de las penas impuestas por el invasor, segun el espíritu de las

leyes que absolvieron á los que sufrian penas impuestas por los tribunales especiales que este estableció en el país, como porque no habiéndose invertido esos 100,000 fr. cn la vía, no deben cargarse con la suma de que tiene derecho á ser reembolsada la Nacion, como valor de ese camino que trasmitió á la Empresa.

La observacion derivada de la ley de 27 de Noviembre de 1867 no tiene ninguna fuerza, en vista de que el mismo Gobierno que expidió esa ley, no tuvo ánimo de librar al concesionario de la obligacion de pagar el costo del tramo de Tejería, puesto que en la segunda regla de la comunicacion de 24 de Diciembre de 1867, de que antes hice mérito, sostuvo la Secretaría de Hacienda el derecho del fisco para reembolsarse del valor de ese tramo, aunque el concesionario lo hubiese recibido de los franceses, porque, conforme á las leyes de la guerra, la Nacion ha tenido incuestionable derecho para ocupar y apropiarse todo lo que hubiesen dejado en el territorio de la República, y entre esto debe contarse el crédito procedente de las suministraciones de dinero que hicieron al empresario las autoridades francesas.

Tampoco pudo admitirse la razon tomada de la ley de 11 de Noviembre de 1868, porque de ella se deduciria rectamente que no podria hacerse cargo á la Empresa de lo que recibió para la construccion del tramo de México á Apizaco, y sin embargo, ha estado conforme en pasar por la partida de 1.746,497 pesos 55 centavos que importa lo que recibió en la época del imperio, deducidos los 200,000 pesos de libramiento á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, que no le fué pagada, y aquella cantidad la recibió á título de subvencion, para las obras del camino que entónces construyó.

El Ejecutivo no ha debido aumentar el crédito del Era-

rio con gravámen injusto de la Empresa, y por esta causa hizo la reduccion de los 9.582,491 fr. 02 cs. que quedaban, deducidos los 100,000 de la multa, á razon de 5.37, porque este fué el mismo tipo que fijaron los franceses en sus cuentas, y así lo expresan las que pasaron á la Compañía, en las que se lee esta nota: «La piastre a été decomptée au taux de 5 fr. 37.»

Y efectivamente, á este tipo y aun á mayor, se hicieron descuentos en Veracruz en 1862 y 1863, de los giros que hacian los franceses en ese tiempo, en que escaseaban los tomadores de ellos, porque la intervencion comenzaba entónces y no se habia extendido mucho en el país, inspirando por este motivo gran desconfianza.

No pudo guiarse el Ejecutivo para fijar la tasa de descuento, por la certificacion que expidió el Colegio de Corredores á solicitud de la Tesorería general en 13 de Abril de 1870 y que ésta publicó bajo el núm. 31 de sus comprobantes (Doc. núm. 27), tanto porque los corredores se contraen á operaciones practicadas en México y no en Veracruz donde el Tesoro frances entregó sus órdenes al empresario, como porque ellos se refieren á las épocas de Diciembre de 1864 y Marzo de 1865, que son diversas de las de 1862 y 1863, en que, segun los datos de la Secretaría de Fomento, los franceses dieron sus órdenes al concesionario. Este error procedió de que la Tesorería general tomó por base las fechas, no en que se entregaron las órdenes al representante del Sr. Escandon, sino en las que hizo cargo de esas sumas el Mariscal Bazaine, y fueron las ya citadas de Diciembre de 1864 y Marzo de 1865, segun lo comunicó la Secretaría de Fomento á dicha Tesorería en oficio de 11 de Abril de 1870 que se publicó bajo el número 30 de los comprobantes ya citados. (Doc. núm. 28.)

Reducidos, pues, los 9.582,491 fr. 02 céntimos á pesos mexicanos á razon de 5.37, resulta líquida la cantidad de 1.784,448 92 que ha sido cargada á la Empresa en la liquidacion que obra en el acta de 27 de Octubre último.

V

Cantidades suministradas en la época del Imperio.

En la cuenta de la Tesorería de 21 de Febrero de 1862 se cargó á la Empresa la suma de 1.946,497 pesos 55 centavos, por lo que recibió en la época del Imperio. La Compañía objetó á este cargo, que no le fué pagado el libramiento de 200,000 pesos que se le entregó con fecha 30 de Noviembre de 1865 á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, y justificó este hecho, exhibiendo los protestos por falta de aceptacion y de pago legalizados en debida forma, cuyos documentos están agregados en el expediente respectivo de la Secretaría de Hacienda.

El Ejecutivo consideró debidamente comprobada por esos documentos, la falta del pago alegada por la Compañía, y adquirió la conviccion de que ésta no habia recibido el importe de ese libramiento, porque al par que éste, otros muchos fueron respaldados por la Comision de Hacienda en Paris, á causa del desfalco que sufrió en las cuentas de los empréstitos que se celebraron en 1864 y 1865 por cuenta del Imperio. En la conciencia del Ejecutivo no podia estar el gravar indebidamente á la Empresa, cargándole esa suma, cuando se le

presentaban datos para persuadirle de que no habia sido cubierto el giro en cuestion.

Se dedujo, pues, su importe de lo que la Empresa recibió en la época del Imperio y quedó cargada en la liquidacion la suma restante de 1.746,497 pesos 55 centavos.

Tambien se cargó en esa cuenta 49,319 pesos 97 centavos de otro giro que se dió á la Compañía en la época del imperio en 27 de Abril de 1866 á cargo de la misma Comision de Hacienda en Paris.

La Compañía ha resistido siempre aceptar ese cargo, porque ha negado que se le hubiese entregado por la Tesorería del Imperio ese libramiento, alegando además que no existe ningun documento ó recibo de su Agente acreditado entónces, por el que se pudiera comprobar la entrega de ese giro.

El Ejecutivo estimó justo insistir en ese cargo, porque está asentado á la foja 102 del *Diario* de la cuenta general del año de 1866, y no pudiendo contar con otros datos para cargar á la Compañía las cantidades que se le hubieran entregado en la época del Imperio, que las cuentas y asientos de las oficinas de esa época, el Ejecutivo se encontraba en la necesidad de cargar todas las partidas que figuran en la contabilidad de esas oficinas como entregadas á la Compañía, y se hallaba en este caso el libramiento referido de 49,319 pesos 97 centavos, cuya falta de pago por la Comision de Hacienda en Paris, no ha sido justificada por medio de los protestos de costumbre ni por otro medio legal.

La Tesorería general habia cargado en su cuenta de 21 de Febrero de 1872 la suma de 200,000 pesos, por el suplemento que hizo la Intendencia francesa al Sr. Barron para impulsar las obras del camino.

Este señor reembolsó esa suma al Tesoro frances, cuyo hecho fué justificado por la Compañía con el documento que

acompañó bajo el número 2, á su oficio de 14 de Febrero de 1871, por el que declaró el pagador en jefe del ejército frances, que en reembolso de esos 200,000 pesos, ó sea de 1.040,000 fr., habia recibido en diversos valores y en dinero efectivo la misma cantidad, quedando obligada la casa de los Sres. Barron, Forbes y C.ª á reembolsar al Tesoro frances el importe de los valores ó efectos de comercio que daba en parte de pago en caso de que por cualquier motivo, no fueran cubiertos á su vencimiento. Esta comprobacion, en concepto del Ejecutivo ha sido completa, y con vista de ella no ha debido insistir en el cargo de los 200,000 pesos referidos por la consideracion tambien, de que si hubieran quedado insolutos, los franceses no habrian dejado pendiente su cobro, sino que hubieran hecho efectiva la responsabilidad de los Sres. Barron, Forbes y C.ª, ó hecho cargo de esa suma al gobierno de Maximiliano, como lo hicieron de las otras cantidades que suministraron con aplicacion á las obras del ferrocarril de Veracruz. No ha debido, pues, figurar esa partida y no figura en efecto, entre las cargadas por el Ejecutivo, el que ha tenido el propósito, segun lo he dicho antes, de proceder en este negocio con la severa rectitud del Magistrado, que no buscó obtener ventajas ilegítimas, sino procurar que el Erario nacional no perdiera ninguna cantidad de lo que justamente le pertenecia.

VI

Rédito de los ocho millones de pesos.

Necesario es recordar en este lugar el sistema de subvencion para la obra del ferrocaril de Veracruz que adoptó el gobierno del general Comonfort. Para auxiliar la construccion de esa importante vía, creó un fondo consolidado de ocho millones de pesos, representado en bonos que se denominaron «Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México,» los que se entregarian al concesionarío y ganarian el interes de 5 por 100 anual (art. 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857). (Doc. núm. 3.) Para cubrir el capital y réditos en los plazos fijados por esa ley, se aplicó al empresario la mitad de lo que produjera en las aduanas marítimas el 20 por 100 del derecho de mejoras materiales (artículo 20, decreto citado).

Con el objeto de no aumentar la deuda pública por la creacion de ese nuevo fondo, se convino que el concesionario entregaria en la Tesorería general, para su amortizacion, ocho millones de pesos en títulos de la deuda interior, cuyos réditos dejarian de causarse contra la Nacion, luego que se entregaran al Sr. Escandon los bonos del nuevo fondo. Este señor deberia hacer la entrega de esos títulos en los diversos plazos que fijó el art. 22 del decreto citado.

En el 38 de la concesion de 1861 (Doc. núm. 4), se ordenó que dicho señor enterara en la Tesorería general, dentro de cinco años, los cuatro millones de pesos, completo de los ocho millones de títulos de la deuda interior. De esta

declaracion se infiere, que la ley daba por cumplida esa obligacion del concesionario respecto de los primeros cuatro millones de pesos en títulos y en efecto, aparece por diversas constancias y asientos de la Tesorería general el entero de esos primeros cuatro millones, en la forma siguiente:

1857.		
Octubre 22.	Certificado de entero de la Tesorería, de esta fecha, y bajo las pólizas números 5,435 y 5,436..................	500,501 33
28.	Certificado de entero de la Tesorería, de esta fecha y bajo las pólizas números 5,465 y 5466....................	1,500 00
1861.		
Octubre 22.	Certificado de entero de la Tesorería, de esta fecha, y bajo la póliza núm. 2,002......	3.497,998 67
	Suma.......	4.000,000 00

El haber dado la ley de Abril de 1861 por enterados en esa fecha los títulos por 4.000,000 de pesos, cuando aparece que el Sr. Escandon no hizo el entero de la mayor parte de esa suma sino hasta el mes de Octubre de ese año, procede de que la Secretaría de Hacienda, á cargo entónces del Sr. D. Manuel Payno, habia celebrado contrato en 15 de Diciembre de 1857 con D. L. S. Hargous, de préstamo de una suma de dinero, obligándole en garantía tres millones y medio de pesos en bónos, los cuales, segun órden de esa fecha, habrian de tomarse de las primeras sumas que entregaria el Sr. Escandon en cumplimiento de la obligacion que se im-

puso. Este señor resistió hacer entónces esa entrega, por no haber vencido los plazos de su compromiso y sostuvo su oposicion durante la época del gobierno reaccionario, el cual declaró en Junio de 1859 que era nulo el contrato celebrado con el Sr. Hargous, y ordenó al Sr. Escandon que no entregara á este los tres millones y medio de pesos en títulos de la deuda, sino á la Tesorería general.

Restablecido en esta capital el gobierno constitucional, el concesionario entregó, como se ha dicho antes, dichos títulos por la suma de 3.497,998 pesos 67 centavos.

En Febrero de 1863 celebró el Ejecutivo contrato con los Sres. T. Labadie y C.ª, por virtud del que, y mediante ciertas prestaciones de estos señores, se les hizo cesion del derecho que tenia el Gobierno para recibir del concesionario los cuatro millones de pesos en títulos de la deuda, completo de los ocho de que habló la ley de 61. Quedó cumplida esta prevencion y T. Labadie y C.ª otorgaron recibo en forma al Sr. Escandon de los cuatro millones referidos. Aparece, pues, que este señor cumplió con entregar la suma que ofreció, y no es dado al Ejecutivo investigar ahora la exactitud que tengan las aserciones que se han hecho, sobre si Labadie y C.ª hicieron por su propia cuenta, ó por la de otra persona, esa operacion.

En virtud de haber satisfecho el concesionario, mediante la entrega de esas diversas partidas de títulos, la obligacion que contrajo, dirigió diversas órdenes en las fechas respectivas la Tesorería general al notario público D. Ramon de la Cueva, para que cancelara la escritura de 14 de Setiembre de 1857, en la que se otorgó la obligacion y fianza para la entrega de esos títulos de la deuda, y esa cancelacion fué debidamente otorgada.

Quedó, pues, consumada de una manera definitiva la eje-

cucion del compromiso contraido por el concesionario y saldada su obligacion de entregar los títulos de la deuda interior, por ocho millones de pesos. El Ejecutivo ha debido respetar las resoluciones administrativas dictadas entónces, por no estar en sus facultades revisarlas ni modificarlas, y ha tomado como base inalterable en este negocio, la declaracion de que el concesionario habia satisfecho su compromiso en este particular.

Habiendo cumplido D. Antonio Escandon esa parte del contrato de 5 de Abril de 1861, el Ejecutivo no podia oponer la falta de cumplimiento de esas obligaciones, para negarse á satisfacer lo que debiera por su parte, ó lo que es lo mismo, no hay razon justa para desconocer el derecho del concesionario al abono de los réditos que ha solicitado, si no ha habido de su parte alguna falta en la entrega de la cantidad de títulos que prometió.

Los arts. 19 de la concesion de 31 de Agosto de 1857 (Doc. núm. 3) y 18 de la de 5 de Abril de 1861 (Doc. núm. 4) declararon que los ocho millones de pesos que se consignaban al concesionario, en cambio de igual cantidad de títulos de la deuda interior, que se obligó á presentar para su amortizacion, ganarian el interes de 5 por 100 anual, y se ha causado sin duda alguna á favor del concesionario este interes, mientras no haya sobrevenido alguna causa que suspendiera ó extinguiera ese derecho. Esa causa debe fundarse en las mismas leyes de concesion, ó en las generales de la República, y el Ejecutivo ha examinado con especial atencion este punto.

Por el art. 16 de la concesion de 1861 se obligó el empresario á que, dentro del plazo de cinco años, estarian en uso público la parte de la ruta general y el ramal de ferrocarril entre esta ciudad y la de Puebla, y en el art. 23 se estable-

ció que en caso de no cumplir esta obligacion, perderia el fondo especial que para el pago de réditos de los ocho millones de pesos de los nuevos bonos del camino de fierro, creó la misma ley.

Los trabajos de construccion deberian comenzar, cuando más tarde, á los dos meses de la fecha de la ley, y computando desde la espiracion de estos dos meses el plazo de los cinco años, resulta que vencieron en 5 de Junio de 1866. Sujetándose concienzuda y lealmente á las expresas disposiciones de esa concesion no habria sido justo ni posible desconocer el derecho á los réditos, porque mientras no hubiese fenecido el plazo de los cinco años que le fijó para la construccion del tramo referido, no habia razon para aplicar el artículo penal que hacia perder el nuevo fondo, creado para el pago de esos réditos. En los años de 1861 á 1865 estaba aún el concesionario dentro de ese término y, durante él, corrieron, sin disputa, á su favor los réditos estipulados.

Pero aun cuando se sostuviera, lo que no encuentra el Ejecutivo establecido en los artículos de la concesion, para pretender que en esa época habia vencido el plazo de los compromisos contraidos por el empresario le favoreceria sin embargo, la disposicion expresa del art. 26 de la concesion de 1861, segun el que suspendian las obligaciones que contrajo, si sobrevenia fuerza mayor ó caso fortuito que le pusiera embarazo y tambien si dejaba de percibir de las aduanas marítimas el 20 por 100 de mejoras materiales para el pago anual del capital y réditos de los ocho millones de pesos. La guerra civil primero y la invasion extranjera despues, mantuvieron á la República en general conmocion y alarma en los años de 1861 y siguientes, y el Estado de Veracruz fué el teatro principal de los sucesos de aquella época. Por haber sido éstos de notoria evidencia y conocidos del país entero,

no ha habido para qué exigir comprobacion especial de ellos. La disposicion del citado art. 26, tanto por lo que respecta á la fuerza mayor provenida de la guerra, como por la falta de pago del 20 por 100 de mejoras materiales, favorecia por completo al concesionario, para que no se le computara, en los plazos de la ley, el tiempo en que no pudo construir el ferrocarril por los motivos expresados.

Se ha dicho alguna vez que si la fuerza mayor hacia suspender las obligaciones del empresario, debia suceder lo mismo con la del Gobierno relativa al abono de réditos: esta exigencia no ha podido sostenerse á la luz de los principios generales de la legislacion y de las disposiciones particulares de la ley de concesion. Segun los primeros, aun cuando sobrevengan al deudor de un capital que causa intereses, sucesos desgraciados y casos fortuitos, no cesan de producir esos réditos y se siguen causando, hasta que de algun modo legal se amortice el capital de que proceden. En esta misma situacion se encontraba el Erario nacional, cuando se constituyó deudor de D. Antonio Escandon del capital de ocho millones de pesos que causaria el interes de 5 por 100 anual, por haber recibido de él una suma equivalente en la forma que antes se ha dicho. Ninguna ley de crédito público ha prevenido, hasta ahora, que la Nacion dejaria de abonar intereses de su deuda, cuando sufriera casos fortuitos, accidentes de la guerra ú otros de fuerza mayor: esos intereses han seguido corriendo, no obstante las continuas desgracias públicas que han sobrevenido á la Nacion.

Y para que pudiera decirse al concesionario que la suspension de sus obligaciones motivada por el caso fortuito ó la fuerza mayor, era correlativa á la suspension de los pagos que el Gobierno debia hacerle, era indispensable que estuviera estipulado así expresamente en el contrato de conce-

sion, y solo de esta manera podria pasarse por la anomalía de que á un constructor de ferrocarril, contrariado por sucesos invencibles y perjudicado por sus consecuencias, se le privase de los auxilios fiscales.

Pero lejos de que se hubiese pactado esa correlacion entre la suspension de unas y otras obligaciones, figura un artículo expreso, el 39 de la concesion de 1861, que dice literalmente: «La suspension de los trabajos del camino, sin causa justa, trae consigo la suspension de pagos, tanto de réditos como de desamortizacion, por parte del Gobierno.» Luego cuando existe esa causa justa no se suspenden los pagos de los intereses, ni del capital. Hé aquí expresamente excluida la pretension de que el Gobierno deje de abonar esos réditos, cuando el empresario ha suspendido los trabajos de construccion de la vía por alguna causa justa; y esto está fundado en verdad en los sanos principios de legislacion, conforme á los que solo la inejecucion inexcusable é inmotivada del contrato, produce derecho en la otra parte, para suspender el cumplimiento de sus propias obligaciones, lo cual no es lícito, por supuesto, cuando esa inejecucion viene de una causa fundada y justa. Y adviértase que el citado art. 39 habla únicamente *de suspension*, no de negacion absoluta y perpetua del pago de los réditos. Por consiguiente, cuando los trabajos han continuado de nuevo, revive la causa de los réditos y el pago de éstos debe ponerse en corriente.

Mientras permaneció el estado de guerra en la Nacion, y particularmente en los lugares donde debia construirse la vía ferrea, y mientras el empresario estuvo sin percibir de las aduanas marítimas el 20 por ciento de mejoras materiales, tenia motivo fundado en los artículos de la concesion para no continuar los trabajos del ferrocarril, sin que entretanto dejaran de causarse á su favor los réditos de los ocho

millones de pesos; y sin embargo, en 1863 y en los años siguientes construyó el tramo de la Tejería á Paso del Macho y el de México á Apizaco. Si el Ejecutivo ha cargado en su liquidacion lo que la Empresa recibió de las autoridades francesas y del Gobierno del Archiduque para la construccion de esa parte de la vía, seria un contrasentido aplicarle las pérdidas que la ley imponia al concesionario para el caso que suspendiera los trabajos de construccion. El Ejecutivo hubiera cometido entonces la incalificable injusticia de cargar á la Empresa las cantidades con las que construyó esa porcion del camino y negarle los subsidios y derechos de la ley, como si nada hubiera construido. La lealtad y buena fé del Ejecutivo le han conducido á aplicar de una manera justificada los artículos relativos de la concesion, reconociendo al empresario el derecho á los intereses de los ocho millones de pesos durante el tiempo que se ha considerado subsistente la concesion, es decir, de Abril de 1861 á 23 de Enero de 1865 en que caducó.

Aunque con pena, ha tenido que separarse en este punto el Ejecutivo de la 2ª de las bases que dictó la Secretaría de Fomento á la Tesorería general en 15 de Febrero de 1872, para que practicara la liquidacion de las cuentas con la Compañía del Ferrocarril Mexicano. Se dice en esa base que habiendo sobrevenido en los años de 1861 y 1862 graves acontecimientos políticos que produjeron la suspension del decreto de 5 de Abril de 1861, en ese intervalo de tiempo no se haria abono alguno á la Empresa por intereses pertenecientes al capital de los ocho millones, pues si en virtud de los motivos expresados de fuerza mayor cesaron los trabajos del ferrocarril, y la Compañía no dió el lleno debido á las obligaciones que le impuso el decreto de concesion, no hay razon para que solo se consideraran subsistentes las que cor-

respondian al Gobierno, y por lo mismo la Compañía no tenia derecho á que se le abonara la subvencion, mientras las estipulaciones del contrato no habian podido tener efecto.

Reconociendo la Secretaría de Fomento que los sucesos políticos de los años citados constituyeron un caso fortuito ó de fuerza mayor que hizo suspender legítimamente la construccion del ferrocarril, venia á quedar el negocio bajo la aplicacion estricta de los artículos 26 y 39 de la concesion vigente entónces, y en consecuencia suspensas las obligaciones del empresario y en pié su derecho á la percepcion de los intereses, porque la paralizacion de los trabajos era justa y motivada. No se explica legalmente, por otra parte, cómo esos acontecimientos políticos produjeron la suspension de la concesion, cuando en ella misma estaba dispuesto que solo las causas de caducidad podrian producir ese resultado y no los accidentes de fuerza mayor, que previó en su art. 26, sin añadir que por ellos se suspenderian tambien las obligaciones del Gobierno y los demas efectos de la concesion. Esta continuó vigente no obstante la guerra extranjera, y no necesito de repetir en este lugar que esa desgracia pública, ni por las leyes generales, ni por las particulares de concesion, podria producir el resultado legal de que el Erario no estuviese obligado á pagar sus adeudos de capital é intereses, aun cuando el contratista de alguna obra pública no pudiera ejecutar por ese impedimento superior las obras á que se hubiese obligado.

Estos principios fueron seguidos por la misma administracion que dictó las bases de 1872 de que me acabo de ocupar, pues por la Secretaría de Hacienda fijó, en 24 de Diciembre de 1867, las reglas á que deberia acomodarse la liquidacion con la Empresa del Ferrocarril Mexicano. Dijo, entónces, expresamente, que si lo recibido por la Compañía

era superior al *importe de los réditos*, lo pagaría en acciones, ó con la cantidad proporcional de la subvencion de 560,000 pesos anuales. Luego segun este acuerdo, debian abonarse á la Empresa todos los réditos estipulados en la concesion, puesto que no excluyó algun período determinado, y por el contrario, resolvió que seria deudora al Erario solo en el evento de que el monto de esos réditos fuere inferior al de las cantidades que hubiera recibido. Estuvo, pues, bien clara y manifiesta la decision del Gobierno del Sr. Juarez en favor del abono de los intereses al concesionario, comprendiendo aun los años de 1861 y 1862 que excluyó despues la Secretaría de Fomento; y el liquidatario que en aquella primera época se nombró para glosar las cuentas de la Empresa, Sr. Zambrano, entendió en esos términos el acuerdo de la Secretaría de Hacienda, pues segun dejo asentado en la parte relativa de esta comunicacion, abonó en su liquidacion todos los intereses vencidos desde la expedicion de la ley de 1861.

La Tesorería general ha hecho notar en el informe que elevó en 1º de Mayo de este año á la Secretaría de Hacienda, el desacuerdo que existe entre las resoluciones de 24 de Diciembre de 1867 y de 15 de Febrero de 1872, y se pregunta cuál de las dos deberá estimarse más acertada. Contestó que lo que esté más conforme con la ley de concesion, é invocando los artículos 26 y 39 de ésta, concluye que por virtud del caso de fuerza mayor y de la falta de percepcion por el concesionario del fondo que se le asignó, no procedia la suspension de pago de intereses. El Ejecutivo tomó en consideracion ese informe de la Tesorería general, para resolver el presente punto de la liquidacion en los términos que lo ha hecho; y si no permitió que circulara entónces esa pieza oficial, á pesar de haber sido impresa con los documentos anexos, no fué porque contrariara los intereses del

Erario y el Ejecutivo tuviera empeño en favorecer los de la Empresa, como se ha llegado á sospechar por algunos, sino porque resolviendo en los términos que he dicho la cuestion de réditos, no queria el Ejecutivo que los concesionarios dieran indebida latitud á las apreciaciones de la Tesorería; para apoyar su inconformidad con la liquidacion que se estaba practicando.

De la última parte del art. 19 de la concesion de 11 de Noviembre de 1868, se ha derivado una objecion contra el abono de los intereses. Dice así: «Dentro de ocho meses la Compañía entregará en la Tesorería general los bonos y cupones que por el fondo de ocho millones se dieron á D. Antonio Escandon, conforme al art. 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857 y que no tiene fuerza ni valor alguno.» Si la Empresa debia devolver el título legal que tenia para cobrar los réditos y era declarado sin fuerza ni valor, fué extinguido el derecho que ese título representaba, al decir de los opositores.

Para precisar debidamente la contestacion á este argumento, conviene volver la vista á las concesiones de 1857 y de 1861. Por ambas debia recibir del concesionario la Tesorería general, títulos de la deuda interior por ocho millones de pesos y en cambio se creaba un nuevo fondo consolidado por la misma suma, representado por bonos con sus cupones de réditos, que se entregaban al concesionario y para cuya amortizacion se consignó el pago del 20 por 100 de mejoras materiales que se recaudaba en las aduanas marítimas. ¿En qué consistió esta operacion practicada por las leyes de concesion? Lo explicó claramente el Sr. Iglesias en la Cámara de Diputados en la sesion del dia 13 de Abril de 1868. «La operacion, dijo, consistia en hacer de pago priviegiado, una parte de la deuda interior, aumentando en un dos

por ciento el interes que ganaba,» y agregó despues: «En la combinacion de 1857 no se trató de preferir sin fundamento un crédito de ocho millones, para pagarlo con aumento de intereses. Lo que se quiso entónces, como se ha querido despues, fué facilitar la ejecucion de una obra importantísima para el porvenir del país, por medio de la subvencion que se estimó necesaria. Esa subvencion hubiera podido darse en la misma cantidad que se señaló, ó en otra menor ó mayor, sin necesidad de amortizar una suma equivalente de la deuda nacional. Se adoptó el medio de tal amortizacion, por conseguirse así la doble ventaja de facilitar la ejecucion del ferrocarril, y de desahogar al Erario de un gravámen de consideracion. Respecto de este último hay que advertir, que si bien los títulos de la deuda interior corrian en 1857, y corren todavía, á precios bajos, para el Erario representaban su valor nominal. Además, el pago de sus réditos era obligatorio. Si no se ha hecho, ha sido por las escaseces del tesoro público, no por falta de derecho para cobrarlo en los tenedores de esos títulos. Era, de consiguiente, una ventaja bastante apreciable la de amortizar ocho millones de la deuda nacional consolidada con sus cupones respectivos.»

Los bonos y sus cupones, fueron una constancia que se entregó á D. Antonio Escandon, de que la Nacion le era deudora de ocho millones de pesos y sus réditos. Ese fondo estaba *representado* por esos bonos, dijeron el art. 19 de la concesion de 1857 y el 18 de la de 1861. ¿Y cuando desaparece el título ó papel que representa la deuda, se extingue irremediablemente la deuda misma? ¿No existe una separacion bien marcada entre el crédito del acreedor, y la constancia ó comprobacion de su existencia? La ilustracion de las Comisiones de Hacienda y Puntos constitucionales, me excusa de desarrollar la teoría legal de que la deuda subsiste en pié

y es reclamable, aun cuando hayan desaparecido algunos de los títulos ó documentos otorgados por el deudor, si el acreedor cuenta con otros medios de prueba adoptados por la ley.

Esta teoría, cierta é indiscutible en principio general, es de incontrovertible aplicacion cuando son varias y no una sola, las constancias de la obligacion: suprimida una de ellas, es exigible mediante la otra, el pago de la deuda. Las concesiones de 1857 y de 1861, consignaron en sus artículos tantas veces citados, el compromiso que contrajo la Nacion de pagar al empresario la suma de ocho millones y los intereses del 5 por ciento, y en el art. 19 de ambas se agregó: que el Supremo Gobierno se comprometia solemnemente á que ese pago se haria siempre leal y cumplidamente, sin sujetarlo jamas á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decretara ó conviniera respecto de la deuda nacional. ¿Qué otro comprobante más cabal y solemne, que esa ley-contrato, necesitaba el concesionario, para exigir la cumplida satisfaccion de las promesas hechas por su contratante? Quiere esto decir que la Nacion consignó de dos maneras la deuda que contrajo; en los bonos que expidió y en la ley que promulgó; y si la de 1868 retiró una de ellas, por los motivos que expondré en seguida, dejó la otra en toda su plenitud y no hizo lo que necesitaba hacer, para suprimir tambien, que era derogar expresamente con acuerdo de su contratante, las cláusulas relativas en que consignó la deuda y las condiciones de su pago. Por el contrario, ratificó el vigor y efectos de esas estipulaciones, puesto que confirmó el art. 1º del decreto de 27 de Noviembre de 1867, en que se reconocia á la Empresa del ferrocarril, como poseedora legítima de esas concesiones de 1857 y de 1861.

¿Qué otro título ó constancia tienen hoy las diversas empresas ferrocarrileras, para cobrar al Erario las subvenciones

y las demas prestaciones que sus concesiones les otorgan? Nada más que las leyes en que éstas se contienen, y el Gobierno no necesita expedir bonos, ni título alguno por separado de ellas, para que se tenga fé en el cumplimiento de su obligacion de pagar. Esta práctica saludable para el buen crédito y la dignidad nacional, fué la que quiso fundar el Congreso de 1868, cuando previno que se retiraran de manos del concesionario los bonos y cupones que habia recibido, bastando que quedara consignado en la ley que expidió, que la Nacion pagaria á la Empresa concesionaria la subvencion de los ocho millones de pesos y de los réditos futuros, todo lo que hace la suma de catorce millones, pagaderos en veinticinco anualidades. Si además de esta solemne declaracion de la ley, se hubieran dejado en poder del concesienario los ocho millones en bonos y sus cupones, habria resultado duplicidad en los títulos de pago, y para evitar esto que se estimó ofensivo al crédito nacional, y obedeciendo, por otra parte, á la prevision de evitar el inconveniente de que fuesen negociados esos bonos y la Nacion quedase obligada para con los terceros tenedores de ellos, á la vez que estuviese pagando la subvencion con arreglo á la ley, se apresuró el Congreso á disponer que fueran retirados de la circulacion esos títulos, para ser debidamente inutilizados.

La historia parlamentaria de 1868 revela cuáles fueron los motivos de la disposicion que estoy analizando, y persuade de que la mente de esta no fué quitar á la Empresa los derechos que habia adquirido, por sus contratos anteriores, respecto del abono de los intereses. La iniciativa de que se devolviesen los bonos y sus cupones vino de la misma Compañía concesionaria.

En la sesion del 17 de Abril de aquel año, el Secretario de Fomento dijo á la Cámara, que como resultado de las ges-

tiones del Ejecutivo, la Empresa habia convenido en hacer algunas modificaciones á la concesion de 27 de Noviembre de 1867, y dió lectura al acta en que se habian consignado. El art. 7º de ella dice á la letra: «El agente de la Compañía se compromete á entregar en la Tesorería general, para fin de este año, los bonos por ocho millonos que se dieron á D. Antonio Escandon, conforme al artículo 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857, los cuales no tienen fuerza ni valor alguno.» Aunque esa cláusula no lo mencionó expresamente, los cupones de réditos quedaron comprendidos en la devolucion que se ofrecia, como lo aseguró el Secretario de Relaciones á la misma Cámara, al explicar el sentido de esa cláusula.

Pues bien, ese compromiso de la Compañía no importó una renuncia por su parte á los intereses ya vencidos, porque no se expresó así en la cláusula, como era necesario, y porque el mismo Secretario de Relaciones dijo en aquella sesion, explicando el sistema de subvencion adoptado por el decreto de 27 de Noviembre de 1867, lo siguiente:

«La subvencion de $ 560,000 fué estipulada desde el principio de este negocio: el Gobierno, por consiguiente, no ha hecho más que ratificar lo que otros concedieron, no ha hecho más que partir de todas las bases y estipulaciones establecidas de antemano, sin trasformarlas. No puede deducirse de aquí un cargo para el actual gabinete. Hoy, sin embargo, se ha mejorado esa subvencion. Estaba establecido que cuando las cantidades que se exhibieran por el Gobierno no alcanzasen á $ 400,000, *se aplicasen al pago de intereses* y no al total de la subvencion. Esto mismo sucedió en los diez años anteriores; de modo que todo lo entregado *hasta ahora es dinero perdido para la Nacion, puesto que se ha aplicado al pago de intereses.* Por el decreto de 67 cesa la obliga-

cion que el Gobierno tenia de pagar réditos, y por consiguiente las sumas que se exhiban amortizan el capital.»

Estos conceptos fueron reproducidos en la comunicacion que la Secretaría de Fomento dirigió al Congreso en 28 del mismo Abril, sometiendo á su consideracion las modificaciones hechas por la Compañía, y en la parte relativa dijo: «La base de la subvencion de 1861 la forma el fondo consolidado de la deuda pública, por valor de ocho millones de pesos, con un rédito de 5 por ciento anual, que tenia consignado para amortizacion del capital y pago de réditos, $ 560,000 cada año; pero no *habiéndose cubierto ni el rédito de ese capital*, resulta que despues de seis años de hecha la concesion, el Gobierno deberia, hoy, lo mismo que el 5 de Abril de 1861, es decir, $ 8.000,000, con el interes del 5 por ciento, *más los réditos atrasados*, no obstante que el Tesoro público ha pagado en dicho período de tiempo la cantidad de $ 1.180,535, solo del 20 por ciento de mejoras materiales.»

La Comision respectiva dictaminó, en 23 de Mayo de aquel año, sobre las expresadas modificaciones, reproduciendo la sétima de las propuestas por la Compañía.

Despues de la prolija y empeñada discusion que sufrió ese dictámen, constituyó en su mayor parte lo que es hoy la ley de 11 de Noviembre de 1868, cuyo art. 19 contiene la condicion de devolucion, por el concesionario, de los bonos y sus cupones. No puede caber duda alguna de que no estuvo en la mente del Congreso despojar á la Empresa del derecho que habia adquirido á los intereses vencidos de 1º de Marzo de 1861 en adelante, sino únicamente aceptar la buena disposicion con que esta prescindió de la garantía de esos bonos y cupones para cobrar la subvencion al Erario nacional; y así como el acreedor que consiente en cancelar una hipoteca, una fianza ú otra garantía que se le hubiese dado para

seguridad de su crédito, no se entiende jamas que ha renunciado á cobrar la suma debida, de la propia suerte, cuando la Compañía concesionaria prescindió de esos bonos y cupones, que constituian una garantía ó seguridad para el pago de las cantidades que representaban, no renunció al derecho de cobrar estas directamente al Erario nacional, sin necesidad de esos títulos representativos. No necesito empeñarme más en la demostracion de este punto, porque lo expuesto produce conviccion plena en todo ánimo recto y despreocupado.

Se ha dicho que si el Ejecutivo abonó á la Empresa los intereses que figuran en la liquidacion, debió haber cargado los correspondientes á las sumas que el Sr. Escandon recibió de las autoridades francesas para la construccion del tramo del Paso del Macho, y que este olvido constituye uno de los cargos legítimos contra esa liquidacion. Para desvanecerlo me bastará hacer una breve observacion.

¿Por qué se abonan al concesionario los intereses del 5 por ciento desde 1º de Marzo de 1861? Porque lo dispusieron así expresamente la concesion de ese año y la de 1857; ó en otros términos, porque en esas convenciones se estipuló expresamente el abono de esos réditos. Luego para hacer lo mismo con los de las sumas dadas por los franceses, habria sido preciso fundarse en alguna estipulacion del contrato, porque es bien conocido el principio de qne solo hay derecho para cargar réditos, cuando se ha estipulado, ó cuando la ley lo ordena, en castigo de la mora del deudor. Ni en uno ni en otro caso se ha encontrado el asunto presente, y el Ejecutivo, cuyo deber estricto ha sido aplicar las leyes vigentes y exigir el cumplimiento de los derechos justos y legítimos de la Nacion, no ha debido procurar exacciones que no eran fundadas y que no derivaban de un título legal. Así como ningun

tribunal habria podido resolver que existia causa legítima para cargar intereses de las sumas recibidas por el concesionario en 1862 y 1863, con aplicacion á las obras del camino, tampoco el Ejecutivo, que debia proceder con la misma justificacion, podia cargar esas sumas que no eran debidas.

Ellas fueron suministradas al concesionario, á título de la subvencion que debia recibir para construir la vía férrea, y fueron un suplemento de las cantidades que, segun las leyes de concesion, debia recibir de las aduanas por el 20 por ciento de mejoras materiales: y tan fué así, que en el contrato que celebró con las autoridades francesas en 23 de Diciembre de 1862, y en la cláusula XIII del de 8 de Setiembre de 1863, estipuló que cubriria las sumas que en virtud de ellas recibiese, con los derechos de las aduanas, consintiendo en hacer á este efecto la delegacion necesaria. No se convino, en ninguna de esas concesiones, que el Erario cargaria intereses de las cantidades que diera por el título expresado, y aunque las anticipara, no daba esta circunstancia derecho á esos réditos, porque el deudor que anticipa cantidades á cuenta de los intereses que debe, sin estipulacion expresa, no puede abonarse réditos sobre ellos.

No solamente ahora, sino tambien con anterioridad, ha examinado el Ejecutivo este punto y lo ha resuelto en el sentido que dejo expuesto. En la cuenta que produjo la Tesorería general en 30 de Agosto de 1871, cargó el rédito de 5 por ciento anual desde 27 de Mayo de 1865 hasta 30 de Junio de 1870, apoyándose en que debiendo pertenecer á la Nacion el tramo de Paso del Macho, por haber sido construido con dinero de los franceses, y declarada sin embargo su propiedad á favor de la Compañía por el art. 3º del derecho de 27 de Noviembre de 1867, los rendimientos de la explotacion debian pertenecer al Erario, y no siendo posible liqui-

darlos, los calculaba equivalentes al dicho interes. La Secretaría de Fomento no aceptó estas teorías y en las bases que dictó en 1872, dijo en la primera, resolviendo este punto, lo siguiente:

«La cantidad de que se acaba de hablar (la dada por los franceses), la estima el Gobierno como subvencion recibida por la Empresa, y por lo mismo no debe figurar en la cuenta, la partida correspondiente á los intereses producidos por aquella.»

Esta es la aplicacion de los principios que he expuesto sobre el particular, y habiéndolos estimado de recta justicia la Tesorería general, modificó sus apreciaciones, en términos que no hizo ya cargo ninguno de esos réditos, en la liquidacion definitiva que formó en 21 de Febrero de 1872.

El Ejecutivo á la vez que debia admitir el abono de los intereses estipulados en las concesiones, ha debido examinar hasta qué época eran de computarse, es decir, hasta cuando estuvieron en pié los contratos que contenian esa estipulacion. La Compañía poseedora de esas concesiones, celebró nuevo convenio en 23 de Enero de 1865 con el Gobierno del Archiduque Maximiliano, y esta circunstancia importó la anulacion de las concesiones anteriores por voluntad misma de la Empresa, y por la declaracion de los artículos relativos á las causas de caducidad. Para esa Empresa despues del 23 de Enero citado, ya no estaban vigentes esas concesiones, y como eran las únicas que reconocia el Gobierno de la República, este no podia pasar por el abono de intereses, más que por el tiempo que estuvieron en vigor. Por esta razon, ese abono comprende en la liquidacion formada por la Secretaría de Hacienda, el único período de 1º de Marzo de 1861 á 23 de Enero de 1865.

No creyó el Ejecutivo que debia fijar como término de

esos réditos, la fecha de los contratos del concesionario con las autoridades francesas, porque diré una vez más, que el Ejecutivo no ha tenido otra mision en este asunto, que aplicar netamente las leyes vigentes, sin poder calificar su razon, ni menos dictar disposiciones nuevas en la materia. Está en pleno vigor el art. 1º de la concesion de 27 de Noviembre de 1867, que fué declarado subsistente en sus propios términos por la ley del Congreso de la Union, de 11 de Noviembre de 1868. En ese art. 1º se declara: que la Compañía poseedora de las concesiones de 1857 y 1861, incurrió en pena de caducidad *por haber celebrado* el convenio de 25 de Enero de 1865, con el Gobierno que pretendió establecer la intervencion francesa. Si la ley vigente ha hecho esa declaracion, no estaba ahora en las facultades del Ejecutivo hacerla contraria, y puesto que aquella consideraba á la Compañía como poseedora de esas concesiones hasta la fecha de su contrato con Maximiliano, el Ejecutivo sin violar esa ley, no podia declarar que la Empresa las perdió antes, y que dejó de ser poseedora de ellas desde Diciembre de 1862.

No puede presumirse que la administracion del Sr. Juarez y el Congreso de 1868, se desentendieron del hecho de haber tratado el Sr. Escandon con los franceses en 1862 y 1863, para dejar sin resolucion el punto de si desde entonces existió la caducidad, tanto porque esa administracion y ese Congreso conocieron perfectamente esos contratos, como porque resultaria la inexplicable anomalía de que la Empresa á pesar de la revalidacion de sus títulos, quedaba sujeta aún al vicio de caducidad que se hacia derivar de aquellos contratos, es decir, que era y no era al mismo tiempo, y que no considerándola lavada de la mancha procedente de los convenios con el invasor, no era poseedora legítima de las franquicias y derechos todos de la concesion y del camino ya

construido y que hubiere de construir en adelante. Contra estas suposiciones, existen las declaraciones de la ley y los multiplicados actos de los Poderes públicos, que desde 1868 hasta la actualidad, han estado tratando con la Compañía del Ferrocarril, como restablecida en el pleno goce de los títulos de concesionaria y eximida de las consecuencias de los hechos pasados en la época de la intervencion y del Imperio.

He dicho, que la administracion del Sr. Juarez tuvo conocimiento perfecto de lo que ocurrió entre el empresario y las autoridades francesas en 1862 y 1863. Pruébalo evidentemente el oficio de la Secretaría de Hacienda, de 24 de Diciembre de 1867, que al fijar las bases de la liquidacion, dijo, que viniendo las dificultades de esta, muy particularmente de las cantidades que hubiere entregado la intervencion francesa, las diferencias que se suscitaren acerca de este punto, se someterian á árbitros, si no se allanaban en lo particular entre el Gobierno y el Sr. Escandon; y sin embargo, esa administracion no creyó que el concesionario hubiese incurrido por esos contratos en la pena de caducidad.

El Congreso conoció tambien esos antecedentes. Sin referirme para demostrarlo, al cumuloso expediente sobre el Ferrocarril de Veracruz, que la Secretaría de Fomento remitió á aquel Congreso, y sin invocar otros testimonios, me bastará referirme al discurso del Sr. Iglesias que antes he citado. Entre otras cosas dijo lo que sigue:

«Lo que D. Antonio Escandon recibió segun los datos que hasta la fecha se han tenido á la vista, asciende á menos de 350,000 pesos, á lo que hay que agregar lo que corresponda cargarle por el tramo de ferrocarril que construyeron los franceses.»

«En lo concerniente á ese tramo, está ya acordado de una manera terminante, que el dinero empleado para cons-

truirlo, ya sea que saliese directamente de las arcas nacionales, ó ya de las arcas francesas, debe quedar, no en beneficio de un particular, no en beneficio de una compañía, sino en beneficio único y exclusivo del Erario mexicano.»

El Sr. Peña y Ramirez, uno de los impugnadores de la concesion otorgada á la Compañía, hizo mencion pormenorizada en la sesion de 7 de Abril de ese año, de las cuentas relativas á las cantidades entregadas por los franceses, y al costo de la construccion del tramo del Paso del Macho, y el Congreso quedó impuesto de los pormenores de ese asunto. Refiriéndose á ese pasaje del discurso de ese diputado, dijo el Sr. Iglesias: «Ha observado el C. Peña y Ramirez, que en la cuenta presentada á nombre de Escandon al C. Zambrano, respecto del tramo de que se trata, figuran contrapartidas que pueden calificarse de inadmisibles. Este punto, lo mismo que todos los demas relativos á la liquidacion, quedará depurado á su debido tiempo. . . . .»

Tal vez el Congreso no se determinó á variar lo decidido en la ley del Sr. Juarez, ni á determinar que la caducidad sobrevino no en 1865 sino desde 1862, porque el empresario solo contrató con los franceses la manera de recibir cantidades en dinero efectivo, para impulsar las construcciones del camino y que habian de ser reembolsadas, con las que tenia derecho á percibir de las aduanas, sin romper sus títulos de concesionario por una ley de la República, y apoyándose precisamente en ellos. El caso era diverso de los que se aliaron al invasor para suministrarse auxilios y recursos durante su permanencia en el país. La construccion del ferrocarril, aunque por entonces servia para facilitar las operaciones del invasor, quedaba como una mejora permanente despues de expulsado este del territorio nacional, y no habria sido popular la severidad con que se hubiera tratado al constructor de una

mejora material, como no lo fueron otros varios que las fundaron en el país, á la sombra de la intervencion y del Imperio por la consideracion de que eran de resultados benéficos y permanentes para la Nacion.

El Ejecutivo no podia pasar sobre todos los antecedentes administrativos y parlamentarios que van relacionados, para declarar que caducaron desde 1862 las concesiones del Sr. Escandon, y computar hasta esa fecha el abono de los intereses. Y menos podia privarlos de ellos, como pena de un delito político, cuando está vigente en la actualidad la ley del Congreso de la Union que amnistió, con pocas excepciones, á todos los que hubiesen incurrido en las penas decretadas para esos delitos. El Ejecutivo ha tenido que ser fiel ejecutor del art. 1º del decreto de 27 de Noviembre de 1867, fijando el 23 de Enero de 1865 como época de la caducidad y como término del abono de intereses, no porque tenga el ánimo de aplicar como pena la privacion de los correspondientes á la época posterior, sino porque diciéndose en ese artículo que la Compañía empresaria era indultada de la caducidad bajo las condiciones expresadas en la misma ley, no hay en ella ninguna que conceda el derecho á los réditos por la época posterior á la caducidad.

Debo desvanecer tambien la observacion que tiende á modificar esa cuenta de intereses, por el tiempo en que el Sr. Escandon no habia enterado en la Tesorería general los ocho millones de títulos de la deuda, diciéndose que el Erario se gravaba á la vez con los réditos que estos causaban á favor de los tenedores con arreglo á las leyes de crédito público y con el 5 por 100 que corria á favor del concesionario. En la ley de 1861 se previó este inconveniente y se le aplicó el debido remedio, disponiendo en su art. 38 que esos títulos no ganarian rédito alguno contra la Nacion, sino hasta

el 31 de Agosto de 1857. En nada influia, pues, que estuviesen ó no en la Tesorería general, una vez que no habian de devengar réditos desde la fecha expresada. Esto sin considerar que el Sr. Escandon cumplió con entregar en la Tesorería el completo de esos ocho millones, aun antes del plazo que se le fijó en el artículo citado.

Para terminar este punto y explicar á la vez el juicio que tenia formado la administracion que expidió la concesion actual, trascribiré el siguiente pasaje del discurso antes citado del Sr. Iglesias: «El decreto de 27 de Noviembre de 1867, ha introducido la reforma importantísima de consignar en su art. 19, que la cantidad de $560,000 anuales, se dará por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. La utilidad para el Erario de este cambio, es bien fácil de comprender.»

«Como las escaseces de las arcas públicas no han permitido ir entregando la cantidad anual estipulada; y como por las prevenciones de los decretos de 1857 y de 1861, lo *recibido por el concesionario debia aplicarse primero al pago de réditos* y luego á la amortizacion del capital; el resultado natural é inevitable de estos antecedentes, ha sido el de que, *no habiendo alcanzado lo que del Erario se ha percibido, ni siquiera para el pago del interes, el capital se ha venido conservando intacto y siempre con causa de réditos.*»

«Esto explicará al C. Mendiolea lo que tanto le ha llamado la atencion, de que se diera ahora por sesenta leguas lo que antes se daba por cien. Segun los decretos de 57 y de 61, la subvencion de $560,000 anuales no se daba por tal ó cual número de leguas, se daba para que fuese aplicada *al pago de réditos en primer lugar*, y á la amortizacion, en segundo, de un fondo consolidado de $8.000,000.»

Dos conceptos importantes se desprenden de esta exposicion: el primero, que las cantidades entregadas al conce-

sionario, eran de aplicarse primeramente á la amortizacion de los réditos que se habian causado en la época anterior á la caducidad de las concesiones de 57 y de 61; y el segundo, que la concesion de 1867 varió este sistema para no hacer interminable la cuenta de réditos por todo el tiempo que las escaseces del Erario no permitieran pagar el capital. La subvencion consistia, pues, en una cantidad determinada de 14.000,000 de pesos, pagadera en anualidades de 560,000 *sin causa de réditos*, como lo dispuso el art. 19 de la concesion de 1867. Esto prueba que anteriormente se habian causado, porque á no ser así, estaba por demas esta advertencia de la ley.

VII.

CONCLUSION.

Las operaciones que quedan explicadas en los párrafos precedentes y que se reasumen en la última cuenta que ha formado la Secretaría de Hacienda, no dejaron duda alguna de que el Ejecutivo no ha tenido necesidad de celebrar una transaccion con la testamentaría del Sr. Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano. En desempeño de su deber ha inquirido con imparcialidad y rectitud todos los antecedentes del negocio, para formar juicio perfecto sobre los derechos del Erario nacional: no ha omitido diligencia alguna para poseer la verdad en el negocio: ha empleado varios meses en discusiones en el seno del Gabinete, para precisar los derechos del Erario y los cargos y abonos justos y legítimos que la liquidacian debia contener; y con el deseo de no im-

poner exacciones indebidas á la Empresa, pero con el propósito firme de no sacrificar ni aun la más pequeña cantidad que pertenezca á la Nacion, formó con acuerdo unánime de la Secretaría del Despacho la cuenta definitiva inserta en el acta de 29 de Octubre último. (Doc. núm. 25.)

Si la testamentaría del Sr. Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano, no se hubieran conformado con ella, habria tenido que seguirse el juicio de liquidacion promovido ante la Corte de Justicia, y se hubieran sostenido en él todos los derechos del Erario; pero como los interesados, consultando su propia conveniencia y la utilidad de consolidar su crédito amenazado por las cuestiones de la liquidacion, aceptaron la que formó el Ejecutivo, éste ha conseguido llegar brevemente al resultado que se habria obtenido en el litigio despues de un largo período de tiempo, y tiene la persuasion de que ha salvado cuanto al Erario correspondia en el negocio. El fallo respetable que acaba de pronunciar la 2ª Sala de la Corte Suprema de Justicia poniendo término á ese juicio de conformidad con la peticion del Sr. Procurador general, consolidáran este juicio del Ejecutivo. (Documento núm. 29).

Cree que está en sus facultades administrativas la de transigir las cuestiones dudosas y difíciles del Erario, cuando concurre la buena disposicion de sus deudores, porque se complicaria la Administracion pública hasta el extremo de hacer imposible la recaudacion de los caudales y la erogacion oportuna de los gastos públicos, si cada vez que ocurre una dificultad ó duda fundada, tuviera que paralizar su accion y esperar la terminacion de un largo litigio por medio del fallo de los Tribunales. El poder administrativo debe salvar por medio de un arreglo transactorio ó de la manera más conveniente, lo que embarace la marcha de la Administracion pública, puesto que ella no puede paralizarse, mientras que por las formalidades de un juicio sea removida la cuestion ó disputa que se ofrezca. Pero el Ejecutivo no ha tenido necesidad de usar en el presente negocio de la facultad de transigir, porque el estudio concienzudo que ha hecho de él, le hizo percibir con claridad los derechos de la Nacion y no tenia para qué sacrificar ninguna parte de ellos. Los re-

dujo á cifras en la liquidacion que practicó, y la conformidad de los interesados, ha permitido que se hagan efectivos esos derechos desde luego.

La manera de amortizar el saldo de $ 1.481,614 03 cs. que se ha convenido en el acta de 27 de Octubre último, es la misma que estaba acordada por la administracion del Sr. Juarez desde 24 de Diciembre de 1867; es decir, su descuento de la subvencion decretada á favor de la Compañía.

Se ha descontado ya el saldo referido de la cantidad de la subvencion vencida que el Erario debia pagar á la Empresa y en consecuencia quedan finiquitadas sus cuentas con la Nacion por el período de 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867 y sin responsabilidad entre sí.

La importancia del negocio de que se trata, para el que ha sido necesario rever expedientes que existen en otras Secretarías de Estado, han motivado la demora en el envío de esta comunicacion; pues he querido no omitir nada de lo que á él concierna y agregar los documentos respectivos, con lo que creo haber obsequiado los deseos de las Comisiones que vd. dignamente preside y cumplido á la vez con el acuerdo expreso del Presidente de la República.

México, Noviembre 20 de 1880.

Felipe B. Berriozábal

C. Presidente de las Comisiones unidas de Hacienda y Puntos constitucionales de la Cámara de Senadores.—Presente.

DOCUMENTOS QUE SE CITAN

Documento núm. 1.

Congreso de los Estados-Unidos Mexicanos. — Cámara de Senadores. — Comisiones unidas de Hacienda y Puntos Constitucionales.—Habiendo pasado al estudio de las Comisiones unidas de Hacienda y Puntos Constitucionales, el proyecto de ley presentado por varios Senadores sobre ser revisable por el Congreso la transaccion ó liquidacion hecha entre el Ejecutivo y la Compañía del Ferrocarril Mexicano, he de merecer á vd. se sirva remitir cuantos datos haya tenido presentes para el arreglo de esta liquidacion, á fin de que en vista de ellos resuelvan las citadas Comisiones lo que juzguen más conveniente.

Libertad en la Constitucion. México, á 29 de Octubre de 1880. —*B. Arriaga.*—Al Secretario de Estado y del Despacho de Gobernacion.—Presente.

Es copia. Mexico, Noviembre 9 de 1880.

Documento núm. 2.

Pido al Senado que se sirva tomar en consideracion el siguiente proyecto de ley:

Es revisable por el Congreso la transaccion ó liquidacion hecha entre el Ejecutivo y la Compañía del Ferrocarril Mexicano. Sin tal requisito, no surtirá dicha liquidacion ó arreglo ningun efecto legal.

Sala de sesiones de la Cámara de Senadores, Octubre 28 de 1880.—*Arriaga.*—Una rúbrica.—*G. Raigosa.*—Una rúbrica.—*Francisco de Paula Rodriguez.*—Una rúbrica.

Al márgen: Octubre 28 de 1880.—A las Comisiones de Hacienda y Puntos constitucionales.—*Hornedo.*—Una rúbrica.

Documento núm. 3.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"*EL CIUDADANO IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, y deseando impulsar la grande é importante obra de la construccion de un ferrocarril, que atravesando el territorio nacional en sus principales distritos, establezca una pronta y fácil comunicacion entre las costas del Golfo mexicano y el Pacífico; resuelto á prestar para la ejecucion de dicha obra todos los auxilios que la situacion del Erario permiten, y examinando detenidamente, tanto los privilegios que en 27 de Abril de 1855 se concedieron á los Sres. Mosso hermanos, de los que es cesionario D. Antonio Escandon, con anuencia y aprobacion del Gobierno, prestadas en 29 de Octubre de 1856, como los medios que podrian ahora adoptarse para auxiliar la prosecucion de la obra, que tanto interesa al bien de la Nacion; he tenido á bien expedir el decreto siguiente, en el cual quedan refundidos todos los derechos y obligaciones del Gobierno y del actual tenedor de los privilegios, con respecto á la obra del camino, y será por lo mismo la única regla entre ellos para todo cuanto ocurra en adelante.

Art. 1º D. Antonio Escandon tiene privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro desde el puerto de Veracruz en el Golfo Mexicano hasta Acapulco ó cualquiera otro punto que elija del mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del Estado de Guanajuato á

la de Querétaro, segun el decreto de 1º de Junio del corriente año. En los tramos del indicado camino en que á juicio de los ingenieros, que al efecto nombre el Gobierno, sea impracticable el establecimiento de un camino de fierro, ó de tal manera costoso que los productos probables no correspondan á la inversion que exija, se formarán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena construccion y de la longitud absolutamente necesaria.

2º D. Antonio Escandon podrá aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea, para establecer su sistema de comunicacion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos ó cualquiera otro medio de trasporte que se considere más adecuado. Esta concesion se entiende sin perjuicio de las que para navegacion se hubieren concedido antes del dia 2 de Agosto de 1855, y estén en su valor y fuerza el dia en que el citado D. Antonio Escandon haga uso de las franquicias que le otorga este artículo.

3º El curso del camino en toda su extension será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos, designe como más á propósito, procurando que toque en las grandes poblaciones, como Puebla, Querétaro y Guadalajara, y que atraviese los distritos de mayor importancia para la agricultura y la minería.

4º D. Antonio Escandon tendrá facultad de establecer ramales del camino, en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, presentando previamente al Gobierno, en cada caso, el proyecto respectivo para su aprobacion, sin que por esto se entienda privilegiado desde ahora para poder construir dichos ramales.

5º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la Nacion, se entregarán á D. Antonio Escandon libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á particulares, se le adjudicarán previa la debida indemnizacion á sus antiguos dueños, con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

6º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó

extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, serán libres por el término de treinta años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuestos, contribucion ni arbitrio, durante el espacio de cincuenta años, que empezarán á correr por cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público.

7º La cantidad de dinero que por las exenciones concedidas en el artículo anterior, puede la Empresa del ferrocarril exportar libre de derechos, nunca excederá del valor que segun los presupuestos que se presentarán al Gobierno, tuvieren los objetos que deban traerse del extranjero. Tambien podrá la Empresa del camino, por espacio de veinticinco años, exportar libre de todo derecho, hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de réditos y amortizacion de capitales que contrate fuera del país.

8º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar, de toda capitacion y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvan en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

9º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas, fósiles y demas materiales subterráneos explotables que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de plena propiedad del dueño del camino, sujetándose este en todo á las reglas prescritas en la Ordenanza de minería, y sin interrumpir la continuacion del mismo camino ni causar perjuicio á terceras personas.

10. Antes de que se emprendan nuevas obras en el camino, ya

sean por cuenta del actual propietario del privilegio, ya por la de alguna compañía que al efecto forme, se levantarán planos de los tramos ó líneas que deban ponerse en vía de construccion, y se someterán á la aprobacion del Gobierno.

11. Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, el propietario del privilegio fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al Supremo Gobierno para los fines consiguientes.

12. D. Antonio Escandon tiene facultad de comenzar, seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyere, con tal que no sea á algun gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar el privilegio mismo sin previo consentimiento del Supremo Gobierno de la República. Igualmente tiene facultad de formar en cualquiera punto de Europa ó América, una ó más compañías para llevar á cabo la obra; de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga, y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones, que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una Empresa nacional, los derechos qne de ellas nazcan nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas y ante los tribunales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este contrato.

13. Los reos que fueren condenados á obras públicas en los Estados por donde pase el camino, se destinarán á este, segun el reglamento especial que se forme, de acuerdo con el Ministerio de Fomento.

14. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa del camino, por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los

mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbra respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que más adelante se especificarán, caduque el privilegio general, la Empresa del camino conservará la propiedad y uso de todos sus valores y del tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

15. Se entregará á D. Antonio Escandon el tramo de camino de fierro construido de Veracruz á San Juan, con todas las existencias y materiales que tenga, así como los objetos que para él se hayan encargado á Europa hasta esta fecha. Al hacerse la entrega, un perito nombrado por ambas partes, ó uno por cada una de ellas, procederán á apreciar el indicado tramo segun el estado que tenga, y el valor que resulte, unido al de la calzada de Guadalupe, se pondrá á disposicion del Ministerio de Fomento, en acciones, bajo los mismos términos y condiciones con que se emitan al público. Los peritos, antes de todo otro acto, procederán á nombrar un tercero para el caso de discordia.

16. De dichas acciones, D. Antonio Escandon queda obligado á comprar al Gobierno, por su valor total y en dinero efectivo, las que pertenezcan á este; en el concepto, de que si ellas importan menos de setecientos cincuenta mil pesos, el comprador dará siempre esta suma, y si exceden de ella, exhibirá igualmente el exceso. Del aprecio que ahora hagan el perito ó peritos que se nombren, conforme al artículo anterior, no podrá haber reclamacion por ninguna de las partes, en tiempo alguno.

17. D. Antonio Escandon se compromete solemnemente á que dentro del plazo de seis años estarán en uso para el público treinta leguas mexicanas, á lo menos, de ferrocarril en la ruta general; de ellas, veinticinco partirán del puerto de Veracruz en direccion á la capital, y las cinco restantes desde esta para el puerto. Si faltare á esta estipulacion, incurrirá en una multa de ciento cincuenta mil pesos fuertes, cuyo pago garantizará á satisfaccion del Ministerio de Fomento, antes de quince dias de expedido el presente decreto.

18. Para que lo convenido en el artículo precedente pueda tener su cumplimiento, se procurará empeñosamente que dentro del

término de ocho meses, á lo más, contados desde esta fecha, estén hechas las exploraciones del terreno y levantados por los ingenieros los planos que marquen la direccion general del camino de México á Veracruz, á fin de que presentados que sean al Supremo Gobierno pueda recaer sobre ellos la aprobacion de que habla el artículo 10. La direccion del camino de México al Pacífico, se fijará despues de concluidas las treinta leguas de que habla el artículo anterior.

19. Para auxiliar el Supremo Gobierno la construccion del tramo á que se refiere el art. 17, se creará un nuevo fondo consolidado de deuda pública, del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos que se denominarán: "Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México." Este fondo ganará el rédito de un cinco por ciento anual; y el capital será pagado en el espacio de cincuenta años, amortizándose cada año un dos por ciento. Los bonos de este nuevo fondo se entregarán á D. Antonio Escandon, como propietario del privilegio.

20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de dicho rédito de cinco por ciento, y la amortizacion de dos por ciento de capital, se harán siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamas uno ni otro de esos pagos á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decrete respecto de la deuda nacional. Y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia, por el término necesario para que quede amortizada esta deuda, la mitad de lo que produzca el veinte por ciento que en las aduanas marítimas se cobra, conforme á la Ordenanza de 31 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento. En virtud de esta aplicacion y apropiacion, la Empresa del camino de fierro percibirá en las aduanas marítimas la expresada mitad, la cual en ningun evento ni por ningun género de contrato podrá dejar de ser exhibida por los causantes para la Empresa del camino. Con insercion de este artículo se harán las comunicaciones respectivas á las aduanas marítimas, para que en todo caso obren con arreglo á él, bajo pena de responsabilidad.

21. Cada seis meses se liquidará lo que la Empresa del camino haya recibido por la consignacion de que hablan los artículos anteriores. Si excede de lo necesario para pagar el rédito y la amortizacion que quedan establecidos, la Empresa del camino devolverá al Ministerio de Fomento el exceso: si no alcanzare, se expedirán desde luego por el Ministerio de Hacienda las órdenes correspondientes, para que el deficiente se cubra por la parte del producto de aduanas marítimas, que no está aplicada al Ministerio de Fomento, ó por cualquiera otra renta nacional que entonces se convenga con la Empresa; pues en todo caso es obligacion de la Nacion que el rédito estipulado se pague exactamente y que se haga sin falta la amortizacion anual de capital que queda convenido.

22. No siendo el ánimo del Gobierno que, por la creacion del nuevo fondo consolidado, se aumente ni en un peso la suma de la deuda nacional, la Empresa del camino queda obligada á presentar en la Tesorería general, para su amortizacion, títulos de la actual deuda interior, por valor de ocho millones de pesos, que se le entregarán en bonos del nuevo fondo. La presentacion en la Tesorería la hará la Empresa dentro de los plazos siguientes: tres millones de pesos en todo el año próximo de 1858, y un millon en cada uno de los siguientes; pero los réditos de todos los ocho millones dejarán de correr contra el Erario luego que se entreguen á D. Antonio Escandon los bonos del nuevo fondo. La obligacion que en este artículo contrae, la afianzará tambien á satisfaccion del Ministerio de Fomento.

23. Además de la multa á que se refiere el artículo 17, perderá el Sr. Escandon el privilegio y el fondo especial consignado para el pago de réditos y amortizacion del capital de los nuevos bonos.

24. D. Antonio Escandon, á los dos meses de que el Supremo Gobierno haya aprobado los planos que levanten los ingenieros, comenzará sin demora la construccion del tramo de que habla el art. 17. Es obligacion suya mantener, durante los ocho meses de la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no

baje de cuatrocientas personas, y en el de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

25. Concluido que sea el expresado tramo, se fijarán por mutuo acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa, los plazos, modo y términos en que han de ejecutarse los demas tramos en que se divida la ruta total. En el caso de que despues de dos meses no puedan convenirse, ocurrirán al medio establecido en el artículo final de este decreto para los casos de diferencia.

26. Las obligaciones que contrae la Empresa del camino de fierro, se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. Tambien se suspenderán, si no obstante lo estipulado en los artículos 20 y siguientes, dejare de percibir lo que allí se asigna, para el pago de capital y réditos del nuevo fondo consolidado; entendiéndose la suspension de las obligaciones de la Empresa por solo el tiempo que dure el embarazo, ó que no se haga el pago de réditos y amortizacion de la deuda. En este último caso quedan á salvo los derechos de la Empresa, para que se le indemnicen los daños y perjuicios que se le originen.

27. Tendrá tambien la Empresa la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. Por último, la Empresa puede establecer, para el servicio del ferrocarril y el uso de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir para esto de obstáculo.

28. El Supremo Gobierno percibirá el veinte por ciento de las utilidades que obtenga la Empresa, teniéndose por tales utilidades el sobrante que resulte de los gastos generales de conservacion y locomocion, y del seis por ciento anual que se aplique en calidad de réditos á los capitales invertidos en el camino.

29. Disfrutará tambien el Supremo Gobierno la baja de una mitad de los precios que por tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran acaso cometerse, queda solamente estipulado que en cada

caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes y municiones, debèrá librarse órden especial y determinada del Ministerio de Fomento para los directores de la línea.

30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la Empresa barreras movibles, que cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Empresa por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

31. El Supremo Gobierno de la Nacion y los gobiernos de los Estados y autoridades locales, impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilios en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

32. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

33. El privilegio que hoy posee D. Antonio Escandon, caduca: 1º, por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo, en todo ó en parte, á un gobierno extranjero: 2º, por hipotecar el privilegio mismo á cualquier individuo ó corpnracion sin previo consentimiento del Supremo Gobierno; y 3º, por no cumplir con las obligaciones que le imponen los artículos 17 y 24 de este decreto. Pero esto no embaraza la emision y venta de acciones, conforme al artículo 12, ni el que puedan hipotecarse los trozos de camino que se vayan construyendo, con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

34. La caducidad por las dos primeras causas á que se refiere el artículo anterior, no solo producirá la pérdida del privilegio, sino que traerá consigo las penas á que se refieren los arts. 17 y 23.

35. En el puerto de Veracruz tiene la Empresa facultad: 1º De construir dentro de la plaza almacenes á lo largo de la muralla, la cual puede variar, previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de la Guerra. 2º De construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento. 3º De hacer entrar una locomotora de servicio dentro de la ciudad, tomando todas las precauciones necesarias para evitar un incendio. La Empresa será responsable por los perjuicios que este remotísimo accidente pudiera causar.

36. La Empresa del ferrocarril construirá en la ciudad de México una Penitenciaría y una Casa de Inválidos, sobre planos que serán aprobados por el Gobierno. El costo de ambas obras no bajará de un millon de pesos, y deberán estar concluidas dentro de los seis años que se fijan en el art. 17 del presente decreto. Por el mismo término, y para auxiliar la construccion de dichas obras, queda apropiado á la Empresa el sobrante que haya en el fondo de Minería, despues de cubierto el rédito de tres por ciento de los capitales á que está hipotecado, la asignacion que hoy disfruta el Seminario de Minería y los gastos de la oficina del ramo. Esta entregará directamente á la Empresa el indicado sobrante, sin necesidad de nueva prevencion al efecto.

37. Si al terminar los seis años los edificios no estuvieren concluidos, se procederá á apreciar la parte que falte, y el empresario tendrá obligacion de pagar esa diferencia, así como una multa de cincuenta mil pesos. Esta estipulacion se afianzará competentemente por el empresario.

38. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Empresa. Dichos árbitros, antes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y del tercero no habrá apelacion ni recurso alguno.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio Nacional de México, á

treinta y uno de Agosto de mil ochocientos cincuenta y siete.— *I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para los efectos consiguientes.

Dios y libertad. México, Agosto 31 de 1857.—*Siliceo.*

Documento núm. 4.

El Exmo. Sr. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"*EL C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º D. Antonio Escandon tiene privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro, desde el puerto de Veracruz en el Golfo mexicano, hasta Acapulco ó cualquier otro puerto que elija del mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del Estado de Guanajuato á la de Querétaro, segun el decreto de 1º de Junio de 1857. Como por los trabajos preliminares que se han practicado, consta que en la parte comprendida entre México y Veracruz, es practicable el establecimiento de un camino de fierro, en todo este tramo esta será la vía; pero respecto de la parte que ha de enlazar México con el puerto del Pacífico, en los tramos en que á juicio de los ingenieros que al efecto nombre el Gobierno, sea impracticabie el establecimiento del ferrocarril, ó de tal manera costoso que los productos probables no correspondan á la inversion que exija, se formarán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena construccion, y de la longitud absolutamente necesaria, y en este caso quedan expeditos para establecer un ferrocarril los que lo soliciten en esos puntos.

Art. 2º D. Antonio Escandon podrá aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea, para establecer su sistema de comunicacion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos ó cualquiera otro medio de trasporte que se considere más adecuado. Esta concesion se entiende sin perjuicio de las que para navegacion se hubiesen concedido antes del dia 2 de Agosto de 1855, y estén en su valor y fuerza el dia en que el citado D. Antonio Escandon haga uso de las franquicias que le otorga este artículo.

Art. 3º El curso del camino en toda su extension, será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos, designe como más á propósito, procurando que toque en las grandes poblaciones, y que atraviese los distritos de mayor importancia para la agricultura y minería. Como segun el reconocimiento practicado y el trazo propuesto y aprobado ya, el tramo de México á Veracruz no pasa por Puebla, es obligatorio para la Empresa comunicar esta última ciudad con la capital de la República por medio de un ramal, entendiéndose lo mismo respecto á las demas poblaciones principales, como Querétaro y Guadalajara, en el caso que el trazo que se adopte para el tramo de camino correspondiente no pase por ellas.

Art. 4º D. Antonio Escandon tendrá facultad para establecer ramales del mismo camino, en un radio de venticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, presentando previamente al Gobierno, en cada caso, el proyecto respectivo para su aprobacion; no se entiende por esto privilegiado desde ahora para construir dichos ramales, excepto aquellos que segun el artículo anterior sean necesarios, y por lo mismo son obligatorios para la Empresa.

Art. 5º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la Nacion se entregarán á D. Antonio Escandon, libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á las municipalidades ó á los Estados, se le adjudicarán con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública: el valor de dichos terrenos tasados por dos peritos, uno por parte de la Empresa y otro por parte del propietario, y un tercero

en caso de discordia, será pagado en acciones del tramo del ferrocarril correspondiente. Por lo que toca á los terrenos de los particulares, la Empresa podrá ocuparlos conforme á la misma ley de expropiacion por causa de utilidad pública, sirviendo de base para los avalúos, lo que la finca paga por contribucion de tres al millar: el valor se pagará en dinero efectivo.

Art. 6º Los materiales de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, serán libres, por el término de treinta años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuesto, contribucion ni arbitrio, durante el espacio de cincuenta años, que empezarán á correr para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público.

Art. 7º La cantidad de dinero que por las exenciones concedidas en el artículo anterior, puede la Empresa del ferrocarril exportar libre de derechos, nunca excederá del valor que segun los presupuestos que se presenten al Gobierno, tuviesen los objetos que deban traerse del extranjero. Tambien podrá la Empresa del camino, por espacio de veinticinco años, exportar libre de todo derecho, hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de réditos y amortizacion de capitales que contrate fuera del país.

Art. 8º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar, de toda capitacion y de cargos concejiles durante el tiempo que sirvan en el camino, menos en caso de guerra extranjera.

Art. 9º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas, fósiles y demas materiales subterráneos explotables, que se encuentren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de plena propiedad del dueño del camino, sujetándose éste en todo á las reglas prescritas en la Ordenanza de Minería, y sin interrumpir la continuacion del mismo camino ni causar perjuicio á terceras personas.

Art. 10. Antes de que se emprendan nuevas obras en el camino, ya sean por cuenta del actual propietario del privilegio, ya por la de alguna compañía que al efecto forme, se levantarán planos de los tramos ó líneas que deban ponerse en vía de construccion, y se someterán á la aprobacion del Gobierno.

Art. 11. Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, el propietario del privilegio fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al Supremo Gobierno para los fines consiguientes.

Art. 12. D. Antonio Escandon tiene facultad de comenzar, seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyere, con tal que no sea á algun gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar el privilegio mismo sin previo consentimiento del Supremo Gobierno de la República. Igualmente tiene facultad de formar en cualquier punto de Europa ó América, una ó más compañías para llevar á cabo la obra; de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga, y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones, que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una Empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan, nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas y ante los tribunales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar, segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este contrato.

Art. 13. Los reos que fueren condenados á obras públicas en

los Estados por donde pase el camino, se destinarán á éste, sin perjuicio de lo que exige el servicio de las poblaciones, segun el reglamento especial que se forme, de acuerdo con el Ministerio de Fomento.

Art. 14. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa del camino por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbran respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que más adelante se especificarán, caduque el privilegio general, la Empresa del camino conservará la propiedad y uso de todos sus valores, y del tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

Art. 15. Habiendo importado seiscientos noventa mil setecientos setenta y seis pesos el valúo que del tramo de ferrocarril llamado de San Juan, á la salida de Veracruz, hizo el perito elegido al efecto por el Gobierno, y teniendo entregados por precio de él D. Antonio Escandon setecientos cincuenta mil pesos desde el año de 1857, queda el indicado tramo en absoluta y exclusiva propiedad de la Empresa del camino de fierro de Veracruz al Pacífico, conforme al contrato de venta que en el citado año se ajustó y consumó entre el Gobierno y el mismo D. Antonio Escandon. La dicha propiedad se le ha trasmitido con calidad de libre de todo censo, graváman é hipoteca anterior á la celebracion de la venta, y le será saneada en todo tiempo por la administracion pública, la cual lo mantendrá en el quieto y pacífico goce de lo que le vendió, contestando, satisfaciendo y arreglando cualquier pretension que en contra de este pacto se formalice.

Art. 16. D. Antonio Escandon se compromete solemnemente á que dentro del plazo de cinco años estará en uso para el público la parte de la ruta general y el ramal de ferrocarril necesario para unir la capital de la República con la del Estado de Puebla, sin suspender por esto los trabajos del camino ya comenzado de Ve-

racruz para el interior. Si faltare á estas estipulaciones, incurrirá en una multa de trescientos mil pesos fuertes, cuyo pago garantizará á satisfaccion del Ministerio de Fomento, antes de pasar quince dias de expedido el presente decreto.

Art. 17. Estando ya aprobada la ruta que debe seguir el ferrocarril de México á Veracruz, se fijará la que ha de llevar el camino de la primera ciudad hasta las costas del Pacífico, despues que esté concluido el tramo de que habla el artículo precedente.

Art. 18. Para auxiliar el Supremo Gobierno las obras á que se refiere el art. 16, está creado un nuevo fondo consolidado de la deuda pública, del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos con la denominacion de "Bonos de la construccion del camino de fierro de Veracruz á México." Este fondo gana un rédito de un cinco por ciento anual, y el capital será pagado en el espacio de veinticinco años, destinándose anualmente la cantidad constante de quinientos sesenta mil pesos para el pago de réditos y amortizacion del capital; de modo que de la anualidad se tomará en primer lugar la suma bastante para el pago de los réditos del capital que se adeude, y el resto se aplicará por amortizacion de los ocho millones.

Art. 19. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de dicho rédito de cinco por ciento y la amortizacion correspondiente del capital, se harán siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamas uno ni otro de estos pagos á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decrete ó convenga respecto de la deuda nacional. Y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia por el término necesario, lo que produzca el veinte por ciento que en las aduanas marítimas se cobra, conforme á la ordenanza de 31 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento. Mas si esto no alcanzare para pagar íntegros los réditos, y hacer la amortizacion convenida de capital, se tomará de las demas rentas públicas lo que fuere necesario para llenar ambos objetos, pues en todo caso es obligacion de la República que el rédito establecido se pague exactamente,

y que se haga sin falta cada año la amortizacion estipulada del capital del fondo.

Art. 20. Para asegurar más el cumplimiento de lo establecido en el precedente artículo, el derecho de veinte por ciento de mejoras materiales, será representado en lo sucesivo por un papel público, el cual será emitido por el Ministerio de Fomento, conforme á un reglamento que expedirá el mismo. Y ningun importador podrá en adelante satisfacer el derecho de mejoras en numerário ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, pena de quedar sujeto á segunda paga. Esta será de doble cantidad de la que el derecho importe, exhibiéndose la mitad en el papel de mejoras, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes y aprehensores.

Art. 21. El Ministerio de Fomento entregará á la Empresa del camino de fierro, el papel que ahora emite, en la cantidad que estime suficiente, y la Empresa tendrá obligacion de mantener siempre en los puertos y en la ciudad de México, competente surtido de él para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la Empresa venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa en favor del Erario.

Art. 22. Los administradores de las aduanas marítimas y fronterizas, remitirán directamente al Ministerio de Fomento, en cada correo, el papel de mejoras que se les haya presentado en pago de derechos; y por este dato el Ministerio liquidará con la Empresa, cada seis meses, la cuenta de réditos y la de amortizacion del capital de los ocho millones, siendo obligacion de la Empresa entregar en el acto, en dinero efectivo, todo lo que sobre, despues de cubiertos los doscientos ochenta mil pesos que, como mitad de los quinientos sesenta mil asignados para ambos objetos, corresponden á un semestre. Además, para que el Ministerio no carezca de toda entrada desde un semestre á otro, la Empresa queda obligada á ministrarle mensualmente la cantidad de veinte mil pesos, á buena

cuenta de lo que alcance para fin del semestre, entendiéndose esta obligacion de la Empresa, siempre que el papel de mejoras sea efectivamente recibido en las aduanas de los puertos.

Art. 23. Además de la multa á que se refiere el artículo 16, perderá el Sr. Escandon, en el caso que el mismo artículo trata, el privilegio y el fondo especial que para el pago de réditos y amortizacion de los ocho millones de pesos de los nuevos bonos del camino de fierro se ha consignado en el artículo 18.

Art. 24. D. Antonio Escandon comenzará dentro de dos meses, cuando más tarde, la construccion del tramo de que habla el art. 16. Es obligacion suya mantener, durante los ocho meses de la estacion de secas, en cada año, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas, y en la de aguas, el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

Art. 25. Concluido que sea el expresado tramo, se fijarán por mutuo acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa, los plazos, modo y términos en que han de ejecutarse los demas tramos, atendiendo á la longitud, costo é importancia de cada uno. En el caso de que, despues de dos meses, no puedan convenirse, ocurrirán al medio establecido en el artículo 42 de este decreto, para los casos de diferencia.

Art. 26. Las obligaciones que contrae la Empresa del camino de fierro, se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. Tambien se suspenderán si, no obstante lo estipulado en los artículos 18 y siguientes, dejare de percibir lo que allí se asigna para el pago de capital y réditos del nuevo fondo consolidado; entendiéndose la suspension de las obligaciones de la Empresa por solo el tiempo que dure el embarazo, ó que no se haga el pago de réditos y amortizacion de la deuda. En este último caso, quedan á salvo los derechos de la Empresa para que se le indemnicen los daños y perjuicios que se le originen.

Art. 27. Tendrá tambien la Empresa la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. Por último, la Empresa puede establecer para el servicio

del ferrocarril y el uso de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir de obstáculo para esto.

Art. 28. El Supremo Gobierno no se considera socio de la Compañía por el veinte por ciento que el art. 28 del decreto de 31 de Agosto de 1857 le concede, sino que lo renuncia, destinando ese producto á la amortizacion del capital de los ocho millones, y tan luego como ésta concluya, los cede á la misma Compañía.

Art. 29. Disfrutará el Gobierno la baja de la mitad de los precios que por tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda solemnemente estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes ó municiones, deberá librarse órden especial y determinada del Ministerio de Fomento para los directores de la línea.

Art. 30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la Empresa barras movibles, que cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Empresa por su cuenta los socavones, puentes y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

Art. 31. El Supremo Gobierno de la Nacion, los Gobiernos de los Estados y las autoridades locales, impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ó requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

Art. 32. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

Art. 33. El privilegio que hoy posee D. Antonio Escandon caduca: 1º, por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo en todo ó parte á un gobierno extranjero; 2º, por hipotecar el privilegio mismo á cualquier individuo ó corporacion, sin previo consentimiento del Supremo Gobierno, y 3º, por no cumplir con las obligaciones que le imponen los arts. 16 y 24 de este decreto. Pero esto no embaraza la emision y venta de acciones conforme al art. 12, ni el que pueda hipotecar los trozos de camino que se vayan construyendo, con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

Art. 34. La caducidad por las dos primeras causas á que se refiere el artículo anterior, no solo producirá la pérdida del privilegio, sino que traerá consigo las penas á que se refieren los arts. 16 y 23.

Art. 35. En el puerto de Veracruz tiene la Empresa facultad: 1º, de construir dentro de la ciudad almacenes á lo largo de la muralla, la cual puede variar, previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de la Guerra; 2º, de construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento; 3º, de hacer entrar una locomotiva de servicio dentro de la ciudad, tomando todas las precauciones necesarias para evitar un incendio. La Empresa será responsable por los perjuicios que este remotísimo accidente pudiera causar.

Art. 36. Quedan rescindidas por mutuo consentimiento las obligaciones que por los arts. 36 y 37 del citado decreto de 31 de Agosto de 1857, contrajeron el Gobierno y D. Antonio Escandon, relativas á la construccion de una penitenciaría y una casa de inválidos en esta capital, y en consecuencia, el Ministerio de Fomento hará chancelar la escritura de fianza que se le otorgó en ejecucion del citado art. 37.

Art. 37. D. Antonio Escandon renuncia el derecho de exigir indemnizacion por los perjuicios que le han resultado de no haberse cumplido exactamente las estipulaciones á que se obligó el Supremo Gobierno en el decreto de 31 de Agosto de 1856. Pero esta renuncia tiene lugar únicamente respecto de los daños causados hasta la fecha de hoy, no respecto de los que se causen en adelante.

Art. 38. La Empresa se da por recibida de todos los réditos vencidos hasta fin de Febrero del presente año, en compensacion de que se le liberta de la obligacion que se le impuso por el art. 36 del citado decreto, y se da por resarcida de los perjuicios que la guerra le ocasionó, con las cantidades que recibió de los productos de la mitad del veinte por ciento de mejoras materiales, y del sobrante del fondo de Minería. En consecuencia, se cortarán los cupones que representan aquel valor, y se entregarán en la Tesorería General, ó al representante de la República en Paris ó en Lóndres, dentro de seis meses. En cuanto á los cuatro millones de pesos, completo de los ocho millones de los títulos de la actual deuda interior, que D. Antonio Escandon tiene que enterar en la Tesorería, lo verificará dentro de los cinco años que ha de durar la construccion del tramo del camino, entre México y Puebla: estos títulos no ganarán rédito alguno contra la Nacion, sino hasta el 31 de Agosto de 1857.

Art. 39. La suspension de los trabajos del camino sin causa justa, trae consigo la suspension de pagos, tanto de réditos como de amortizacion por parte del Gobierno.

Art. 40. Siendo la mira principal que el Gobierno se ha propuesto en las modificaciones hechas al privilegio original, el expeditar y fomentar la construccion del camino de fierro, y hacer que esta obra de tan grande interes nacional se ponga efectivamente en actividad, supuesto que, por estas modificaciones, el concesionario queda obligado á tener en cinco años construido el tramo más importante de la línea, cual es el de la capital con la ciudad de Puebla, que tiene una distancia, atravesando los Llanos de Apam, de cuarenta y cuatro leguas en lugar de las treinta á que solo estaba obligado por su contrato de 31 de Agosto de 1857, á fin de que de una vez quede abierta la suscricion al público de las acciones que deben formar la Compañía anónima que, con arreglo á la cláusula doce, tiene el concesionario facultad de levantar, el Supremo Gobierno suspende por cinco años el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública, que se cobra en las aduanas marítimas, conforme al art. 11 de las ordenanzas vigentes, y en su lu-

gar, segun el decreto (que se publicará por el Ministerio de Hacienda), en vez de pagarse con bonos de la deuda pública la cuarta parte del monto de los derechos de importacion, quedará reducido el expresado derecho adicional á un quince por ciento de los citados de importacion, que se pagará precisamente en acciones de las que se emitan por la Compañía entre México y Puebla, y por la que en seguida se forme entre Veracruz y Orizaba. Las acciones que por esta suscricion pertenezcan al Erario se destinarán, una mitad á dotar establecimientos de instruccion pública y de beneficencia, y la otra mitad aplicables sus productos al mejoramiento de los puertos marítimos, sus muelles, faros, &c.

Art. 41. Por último, el Supremo Gobierno concede como un premio á la Empresa, la mitad de los terrenos baldíos que se han reservado en los contratos de apeo y deslinde, celebrados respecto á Sonora con los Sres. Juan B. Jecker y C.ª, para que la Empresa pueda dar los terrenos que le convenga á los trabajadores nacionales y extranjeros que quieran colonizarlos. Los títulos de estos terrenos se entregarán á D. Antonio Escandon el mismo dia que los trenes, en uso para el público, hagan el primer viaje de la capital á Puebla, por el tramo del ferrocarril que debe unir á ambas ciudades. La Empresa reglamentará las concesiones que haga á los trabajadores, sometiendo á la previa aprobacion del Gobierno los reglamentos á que en ellas deban sujetarse: para que la traslacion de dominio quede plenamente atestada, se extenderá una escritura solemne.

Art. 42. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente contrato, será decidida por árbitros, arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Empresa. Dichos árbitros, antes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y del tercero, no habrá apelacion ni recurso alguno.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á cinco de Abril de mil ochocientos sesenta y uno.—*Benito Juarez.*

—Al C. Ignacio Ramirez, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios, libertad y reforma. México, Abril 5 de 1861.—*Ramirez.*

Documento núm. 5.

TRAITÉ

Pour la construction du chemin de fer entre la Soledad et le Chiquihuite

Ce jourd'hui le huit Septembre mil huit cents soixante trois,

Par devant nous, Philippe Auguste de Morineau, Consul de France, Chancelier de la Légation Imperiale au Mexique.

ONT COMPARU

M. Charles de Sansac, ingénier des ponts et chaussées, en mission du Gouvernement Français au Mexique,

et M. Pierre Elguero, avocat à Mexico, assisté de M. Evelyn Lyons, Directeur du chemin de fer de Veracruz à Orizaba, domicilié en la ville de Veracruz. M. Pierre Elguero, en vue de la juridiction qu'il donne aux autorités françaises dans le contrat ci-après, déclare nous octroyer toute compétence aux fins du présent acte et stipuler au nom de M. Antonio Escandon, concessionaire du chemin de fer de Veracruz au Pacifique, dont il a les pouvoirs les plus généraux, ainsi qu'il résulte d'une procuration authentique dont la grosse reste annexée au présent traité.

MM. Pierre Elguero et Evelyn Lyons font observer qu'aux termes du contrat passé à Orizaba le 23 Décembre, la Compagnie du chemin de fer dont M. Antonio Escandon est concessionnaire s'était engagée à construire un chemin de fer entre Tejería et le Chiquihuite, dans des délais determinés et moyenant certaines

avances du Gouvernement Français, qui devaient prendre fin un mois après l'entrée des troupes françaises à Mexico; l'entrée des français ayant eu lieu officiellement de 11 Juin 1863 la cessation des avances avait lieu de plein droit le 11 Juillet suivant et la Compagnie devait alors, avec ses seules ressources achever le chemin jusqu'au Chiquihuite: MM. Pierre Elguero et Lyons reconnaissent que la Compagnie est impuissante à remplir cet engagement et que pour obtenir le but que se propose le Gouvernement français, il est indispensable de lui continuer des avances.

Acte pris de cette déclaration les comparants ont produit le document dont la tenor suit:

Art. 1er. Le présent traité a pour objet la continuation du chemin de fer dans l'étendue des terres chaudes et son achévement entre la station de la Soledad et le Chiquihuite en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'ingénieur du Gouvernement.

Art. 2. La Compagnie s'engage à exécuter les divers travaux que le chemin comporte aux conditions suivantes, savoir:

		Observations.
Ouverture de la ligne. Sous détail n.º 1.	Essartement sur 15 m. de largeur de chaque côté de l'axe. Le kilomètre 7000 fr.	
Terrassements. S. D. n.º 2.	Fouille et transport de terres de toute nature pour déblai ou remblai. Le mètre cube 6 fr.	
S. D. n.º 3.	Fouille et transport en dépôt de terres de toute nature à une distance supérieure à 100 mètres. Le mètre cube 8 fr.	
Maconnerie. S. D. n.º 4.	Maconnerie de toute nature hourdée avec mortier. Le mètre cube 70 fr.	

		Observations.
Charpente. S. D. n°. 5.	Le bois de charpente de toute espèce taillé á vives arêtes sur les quatre faces. Le mètre cube 400 fr.	Les petits fers su compris dans ce prix.
S. D. n° 6.	Bois du pays en grume ou simplement équarri á la hache. Le mètre cube 200 fr.	
Fers. S. D. n°. 7.	Gros fer pour boulons, équerres &c. Le kilogramme 1 fr. 50.	
Traverses. S. D. n° 8.	Fourniture et apport à pied d'œuvre de traverses de toute nature importées dans le pays. Chaque traverse 8 f.	
S. D. n° 9.	Les traverses fournies par les bois voisins de la ligne seront payées. Chaque traverse 7 fr.	
Ballast. S. D. n° 10.	Fouille et transport de sable vu gravier pour ballastag,e quelle que soit la distance. Le mètre cube 10 fr.	
Pose de voie. S. D. n° 11.	Transport et fixation des rails, pose des éclises, plaques de joint, &c., y compris le garnissage des traverses. Le kilomètre 5,000 fr.	
Bâtiments et hangars des stations. S. D. n°. 12.	Bâtiments des stations fermés en planches et couverts, quelle que soit la distribution intérieure.	

Le mètre superficiel 100 fr.

S. D. n° 13. Hangars ouverts sur les côtés mais couverts.

Le mètre superficiel 50 fr.

Art. 3. Pour les travaux que devront être exécutés en règle la Compagnie pourra être tenue de préter ses ouvriers et son matériel moyenant les conditions suivantes:

Une journée d'ouvrier ordinaire sera payée 7 fr.

Id. id. d'art, id, 13 fr.

Une journée de chariot avec ses conducteurs et par chaque mule attelé, 6 fr.

Ces divers fournitures seron faites par la Compagnie sur la réquisition écrite des agents du Gouvernement.

Art. 4. Les prix ci-dessus comprennent tous les frais accessoires pour agence, campement et nourriture des ouvriers, avances de fonds, indemnités diverses et autres faux frais necessités par l'éxecution de travaux.

Art. 5. Les travaux dont il est question dans le présent traité seront exécutés selon toutes les règles de l'art. En conséquence la Compagnie devra obtempérer à toutes les prescriptions qui lui seront imposées á cet effet par l'ingénieur du Gouvernement français.

Les matériaux seront de bonne qualité et devront être reçus avant l'emploi par les agents chargés de la surveillance.

Art. 6. Les travaux ou fournitures diverses nécéssaires au chemin qui ne rentreiraient pas dans la série de prix de l'art. 2 et qui ne seraient pas exécutés en règle devront au préalable être approuvée par l'ingénieur du Gouvernement et seront payés integralement après réception, sur la production des états de dépenses dressés dans les formes ordinaires.

Art. 7. Les divers projets du chemin seront fournis en temps utile et dans les formes ordinaires à l'ingénieur du Gouvernement. Ils ne seront mis à exécution qu'après avoir reçu son approbation.

En cas d'infraction à cette clause dûment constatée par un

procès verbal, la Compagnie supportera pour chaque cas spécial une amende de 10,000 fr. dont le montant sera ajouté au débit de la Compagnie dans le règlement definitif des déspenses. Ceci sans préjudice du droit reservé à l'ingenieur du Gouvernement par l'article suivant.

Art. 8. Des mandats de payement seront délivrés chaque quinzaine à la Compagnie pour le montant des travaux exécutés. Il ne sera fait aucune retenue de garantie. Toutefois l'ingenieur du Gouvernement reste libre d'interrompre la délivrance des mandats. Dans ce cas il en fournira les motifs par écrit à la Compagnie qu'avisera au mieux de ses intérêts.

Art. 9. L'explotation totale ou parcielle de la ligne ne pourra avoir lieu sans l'autorisation spéciale de l'ingenieur du Gouvernement, après une visite detaillée des diverses parties du chemin.

Art. 10. La Compagnie s'engage à livrer le chemin à l'explotation au plus tard le 30 avril 1864. En cas de retard dûment constaté elle subira par chaque semaine de retard une amende de 25,000 fr. Par contre elle recevra une gratification de la même somme pour chaque semaine d'avance sans que le chiffre total de ces gratifications puisse dépasser 100,000 fr. Le montant de ces amendes ou gratifications sera porté en compte lors du règlement definitif des déspenses.

Art. 11. Si les travaux ne sont pas poussés avec tout l'activité desirable et que l'ingenieur juge qu'ils ne pourront être terminés dan le délais prescrips, la Compagnie sera mise en demeure d'acroître ses moyens d'action dans une proportion determiné. A l'expiration du délai qui lui aura été fixé, si la Compagnie n'a pas obtempérré à cette mise en demeure, le commandant en chef du corps expéditionnaire pourra, sur la proposition de l'ingénieur, soit évincer complétement la Compagnie et ordenner la continuation des travaux en règle à ses frais, suivant les formes administratives françaises, soit faire travailler à côté de la Compagnie avec des moyens particuliers d'action. Dans ce dernier cas, l'article 10 sera encore applicable, mais seulement en ce qui concerne les amendes à supporter par la Compagnie.

Art. 12. Il est entendu que le présent traité a un caractère essentialement provisoire, et pourra être resilié par une décision de M. le Ministre des Travaux Publics. La Compagnie dans ce cas jouira d'un mois de délai pour vider les lieux et régler sa situation. Elle pourra exiger qu'on lui reprenne à dire d'experts son materiel d'exécution.

Le Gourvenement pourra de son côté rentrer en possession du matériel de voie cédé à la Compagnie conformément au traité du 23 Décembre et resté sans emploi, en lui payant toutes les dépenses accesoires de transport et de rangement.

Art. 13. Après l'achevement des travaux qui sera constaté par l'ingénieur du Gouvernement, il sera fait un compte de doit et avoir de la Compagnie à l'égard du Gouvernement. La Compagnie couvrira la dette qu'elle aura contractée au moyens des droits de douanes de diverses villes ocupées par les français ou leurs alliés. Elle consent á cet effet la délégation nécéssaire, et si la somme produite est insuffisante, elle soldera la difference avant le 1er. Janvier 1865. Jusqu'àcette date, la Compagnie ne payera aucun intérêt pour les avances que lui aurontété faites, mais elle accordera, le cas échéant, toutes les garanties que pourra prétendre le Gouvernement français suivant la loi mexicaine.

Art. 14. La présente convention qui servira de base à l'exécution immediate sera soumise à l'aprobation de M. le Commandant en chef de l'armée expeditionnaire.

Art. 15. Toutes le discussions auxquelles la convention pourrait donner lieu seront jugées suivant les formes administratives par le Conseil de Prefecture du Departement de la Seine avec appels comme de droit. L'article 12 du privilège de la Compagnie ne s'opposant pas dans le cas à cette condition.

Art. 16. Le présente traité est fait de bonne foi entre les parties.

Art. 17. L'original du présent traité restera déposé aux archives de la Légation française à México.

Fait à México, en la Chancellerie de la Légation de France, les jour, mois et an que dessus.

Signé: *Ch. de Sansac.—Pedro Elguero.—M. E. de Lyons.—*

A. de Morineau.— Approuvé.—Le Maréchal Commandant en Chef de l'armée expeditionaire, Signé: *Forey.*

Pour copie conforme: L'Ingénieur des ponts et chaussés, chef de service. Signé: *Ch. de Sansac.*

TRATADO

para la construccion del camino de fierro entre la Soledad y el Chiquihuite.

En este dia, el ocho de Setiembre de mil ochocientos sesenta y tres, ante nos, Felie Augusto de Morineau, cónsul de Francia, canciller de la Legacion Imperial en México,

HAN COMPARECIDO:

Mr. Cárlos de Sansac, ingeniero de puentes y calzadas, en mision del Gobierno frances en México,

y el Sr. D. Pedro Elguero, abogado de México, acompañado de Mr. Evelyn Lyons, director del camino de fierro de Veracruz á Orizaba, domiciliado en Veracruz. El Sr. D. Pedro Elguero, en vista de la jurisdiccion que él da á las autoridades francesas en el contrato que despues se expresará, declara otorgarnos toda competencia á los fines del presente acto y estipular á nombre del Sr. D. Antonio Escandon, concesionario del camino de fierro de Veracruz al Pacífico, del cual tiene los poderes más amplios, segun así resulta del título auténtico, cuyo principal se acompaña al presente tratado.

Los Sres. Pedro Elguero y Evelyn Lyons hacen observar que segun los términos del contrato celebrado en Orizaba el 23 de Diciembre, la Compañía del camino de fierro, de la cual el Sr. D.

Antonio Escandon es concesionario, se habia obligado á construir un camino de fierro entre la Tejería y el Chiquihuite en los plazos estipulados y mediante ciertos adelantos del Gobierno frances, que debian terminar un mes despues de la entrada de las tropas francesas en México. Habiéndose verificado oficialmente la entrada de los franceses el 11 de Junio de 1863, la cesacion de los adelantos tuvo lugar de pleno derecho el 11 de Julio siguiente, y la Compañía debia entonces, con sus solos recursos, acabar el camino del Chiquihuite. Los Sres. Pedro Elguero y Lyons reconocen que la Compañía es impotente para llenar este compromiso, y que para obtener el objeto que se propuso el Gobierno frances, es indispensable continuarle los adelantos.

Tomada nota de esta declaracion, los comparentes han producido el documento cuyo tenor es el siguiente:

Artículo 1º El presente tratado tiene por objeto la continuacion del camino de fierro en las tierras calientes, y su conclusion entre la estacion de la Soledad y el Chiquihuite, en un punto que será ulteriormente determinado por el ingeniero del Gobierno.

Art. 2º La Compañía se compromete á ejecutar los diversos trabajos que el camino requiera, bajo las condiciones siguientes, á saber:

		OBSERVACIONES.
Apertura de la línea. Segun el pormenor nº 1.	Desmonte de 15 metros de cada lado de la línea. El kilómetro 7,000 fs.	
Terraplenes. S. P. núm. 2.	Excavaciones y trasporte de toda clase de tierras para escombrar ó terraplenar. El metro cúbico 6 fs.	
S. P. núm. 3.	Excavacion y trasporte en depósito de tierras de todas clases, á una distancia superior á 100 metros. El metro cúbico 8 fs.	

		OBSERVACIONES.
Albañilería. S. P. núm. 4.	Albañilería de toda clase con revestimiento de cal y canto. El metro cúbico, 70 fs.	
Carpintería. S. P. núm. 5.	La madera de toda especie, labrada por las cuatro caras. El metro cúbico, 400 fs.	
S. P. núm. 6.	Maderas del país, entre cuadradas y simplemente labradas á hacha. El metro cúbico, 200 fs.	Las pequeñas piezas de fierro están comprendidas en este precio.
Fierros. S. P. núm. 7.	Fierros para pernos gruesos, escuadras, &c. El kilóg., 1 f. 50 cs.	
Durmientes. S. P. núm. 8.	Provision de durmientes de toda clase, importados en el país. Cada durmiente, 8 fs.	
S. P. núm. 9.	Durmientes de los bosques vecinos á la línea. Cada durmiente, 7 fs.	
Balasto. S. P. núm. 10.	Excavacion y trasporte de arena y cascajo para balasto, cualquiera que sea la distancia. El metro cúbico, 10 fs.	
Asiento de la vía. S. P. núm. 11.	Trasporte y fijacion de los rieles, union de ellos con las placas y colocacion de las eclisas. El kilómet., 5,000 fs.	
Edificios y soportales de las estaciones. S. P. núm. 12.	Edificios para las estaciones, formados con madera y cubiertos, cualquie-	

ra que sea la distribucion interior.

El m. superficial, 100 fs.

S. P. núm. 13. Cobertizos abiertos por los costados, pero con techo.

El metro superficial, 50 fs.

Art. 3º Para los trabajos que deberán ser ejecutados científicamente, la Compañía facilitará sus operarios y su material, mediante las condiciones siguientes:

Jornal de operario comun, á 7 francos.

Idem de un maestro, á 13 francos.

Diario de carros con sus conductores, por cada mula de tiro, 6 francos.

Estos diversos servicios serán prestados por lá Compañía mediante pedimento escrito de los agentes del Gobierno.

Art. 4º Los precios mencionados comprenden todos los gastos accesorios de agencias, campamentos, manutencion de los obreros, adelantos de dinero, indemnizaciones diversas y otros falsos gastos que se necesiten para la ejecucion de los trabajos.

Art. 5º Los trabajos á que se contrae el presente tratado serán ejecutados segun todas los reglas del arte. En consecuencia, la Compañía deberá sujetarse á todas las prescripciones, que se le impongan al efecto por el ingeniero del Gobierno frances.

Los materiales serán de buena calidad, y deberán ser recibidos, antes de emplearlos, por los agentes encargados de la inspeccion de las obras.

Art. 6º Los trabajos ó suministros diversos que sean necesarios para el camino, que no estén designados en los precios dichos en el art. 2º, y que no se ejecuten científicamente, deberán ser aprobados por el ingeniero del Gobierno, y serán pagados íntegramente, segun los estados ó cuentas que se presenten en las formas acostumbradas.

Art. 7º Los diversos proyectos de camino serán presentados en tiempo oportuno y en la forma ordinaria al ingeniero del Gobierno, y no serán ejecutados sino despues de haber recibido su aprobacion.

En caso de infraccion de esta cláusula, debidamente comprobada por un proceso verbal, la Compañía sufrirá por cada caso especial una multa de diez mil francos, cuya suma se deducirá en el arreglo definitivo de la cuenta, sin perjuicio del derecho reservado al ingeniero del Gobierno en el artículo siguiente.

Art. 8º Las órdenes de pago serán entregadas cada quincena á la Compañía por el importe de los trabajos ejecutados, sin retenerle ninguna suma por garantía. Sin embargo, el ingeniero del Gobierno queda en libertad para retener la entrega de las órdenes, en cuyo caso expondrá por escrito sus motivos á la Compañía, que obrará como mejor convenga á sus intereses.

Art. 9º La explotacion total ó parcial de la línea no podrá tener lugar sin la autorizacion especial del ingeniero del Gobierno, despues de nna visita pormenorizada de las diversas partes del camino.

Art. 10. La Compañía se compromete á entregar el camino á la explotacion, lo más tarde el 30 de Abril de 1864. En caso de retardo se le exigirán por cada semana de dilacion, veinticinco mil francos de multa. En compensacion recibirá una gratificacion de la misma suma por cada semana de adelanto, sin que la suma total de esas gratificaciones pueda exceder de cien mil francos.

Las multas ó gratificaciones se cargarán en cuenta y se compensarán al fin de la liquidacion.

Art. 11. Si los trabajos no son impulsados con toda la actividad que se requiere, y el ingeniero juzga que no podrán terminarse en los plazos prescritos, la Compañía será puesta en el caso de aumentár sus medios de accion en una proporcion determinada. Al espirar el plazo, si la Compañía no ha cumplido, el comandante en jefe del cuerpo expedicionario podrá, á peticion del ingeniero, eliminar completamente á la Compañía y disponer la continuacion de los trabajos, segun las formas administrativas francesas, ó

hacer los trabajos del lado de la Compañía con sus medios particulares de accion. En este último caso el art. 10 será todavía aplicable, mas solamente en lo que concierne á las multas que debe sufrir la Compañía.

Art. 12. Queda entendido que el presente tratado tiene un carácter esencialmente provisional, y podrá ser rescindido por una decision del Ministro de Trabajos públicos, en cuyo caso la Compañía gozará de un mes de término para arreglar su situacion. Ella podrá exigir que se le reponga su material, á juicio de peritos.

El Gobierno podrá por su parte entrar en posesion del material de la vía cedido á la Compañía conforme al tratado de 23 de Diciembre, y lo que no se haya empleado, se le pagará con todos los gastos accesorios de trasporte y de arreglo.

Art. 13. Despues de la conclusion de los trabajos, que será certificada por el ingeniero del Gobierno, se hará un cómputo del Debe y Haber de la Compañía con respecto al Gobierno. La Compañía cubrirá la deuda que haya contraido por medio de los derechos de las aduanas de las diversas ciudades ocupadas por los franceses ó sus aliados. Ella consiente á este efecto la delegacion necesaria, y si la suma producida es insuficiente, ella saldará la diferencia antes del 1º de Enero de 1865. Hasta esta fecha, la Compañía no pagará ningun interes por los adelantos que se le hayan hecho; pero en caso contrario, acordará todas las garantías que pueda pretender el Gobierno frances, segun la ley mexicana.

Art. 14. La presente convencion, que servirá de base á la ejecucion inmediata, será sometida á la aprobacion del comandante en jefe del ejército expedicionario.

Art. 15. Todas las discusiones que se susciten con motivo de esta convencion, serán juzgadas segun las formas administrativas, por el consejo de prefectura del Departamento del Sena, con apelacion como de derecho, no oponiéndose á esta condicion el art. 12 del privilegio de la Compañía.

Art. 16. El presente tratado es hecho de buena fé entre las partes.

Art. 17. El original del presente tratado será depositado en los archivos de la Legacion francesa en México.

Hecho en México, en la cancillería de la Legacion de Francia, el dia, mes y año expresados.—(Firmado.)—*Ch. de Sansac.*—*Pedro Elguero.*—*M. E. Lyons.*—*A. de Morineau.*—Aprobado.—El mariscal, comandante en jefe del ejército expedicionario.—(Firmado.)—*Forey.*

Por la copia, conforme.—El ingeniero de puentes y calzadas, jefe del servicio.—(Firmado.)—*Ch. de Sansac.*

Certifico ser copia del original. Veracruz, 25 de Agosto de 1864.—(Firmado.)—*F. de Espeleta*, director de la Compañía.

Es copia de la que obra en el expediente respectivo. México, Mayo 1º de 1880.—Al márgen: *J. E. Perez.*—*A. Lozano*, oficial mayor.

Documento núm. 6.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Vistos los decretos de 31 de Agosto de 1857, y de 5 de Abril de 1861, que concedieron á D. Antonio Escandon el privilegio de un camino de fierro de México á Veracruz;

Visto el proyecto de trasferir esta concesion á la Compañía Imperial Mexicana, su fecha 19 de Agosto de 1864; y

Considerando la importancia de esta obra destinada á dar un desarrollo extraordinario á las transacciones comerciales é industriales del país, y la necesidad de procurar su pronta y completa ejecucion, aun á costa de grandes sacrificios:

Vista la opinion del Consejo de Estado y oido Nuestro Consejo de Ministros, hemos decretado y decretamos:

La transaccion de la línea del camino de fierro de Veracruz á México, hecha por el propietario D. Manuel Escandon á la Compañía Imperial Mexicana, representada por su apoderado el Sr.

Sandars, queda aprobada conforme á las cláusulas y bajo las condiciones estipuladas en el contrato anexo.

Nuestro Ministro de Fomento queda encargado de la ejecucion del presente decreto, que se publicará en el *Diario Oficial*, depositándose en los archivos del Imperio.

Dado en el Palacio de México, á 26 de Enero de 1865.

(Firmado).—*Maximiliano.*

Por el Emperador,

El Ministro de Estado,

(Firmado).—*Velazquez de Leon.*

CONVENIO

con la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano.

El 23 de Enero de 1865.

Entre el Ministro de Fomento, á nombre del Estado, y á reserva de la aprobacion de la presente por decreto de S. M. el Emperador,

POR LA UNA PARTE,

y la Sociedad establecida en Lóndres bajo el título de "Compañía Imperial Mexicana limitada," representada por el Sr. Sandars en virtud de poderes otorgados por el Consejo de administracion de dicha sociedad, con fecha 1º de Noviembre de 1864,

POR LA OTRA PARTE,

se ha dicho y convenido lo que sigue:

Art. 1º La Compañía queda reconocida como concesionaria de un ferrocarril desde Veracruz hasta México, por Orizaba y Córdoba, con un ramal para Puebla.

Salvo el caso de caducidad, previsto por el t. 14 del presente convenio, este ferrocarril es propiedad de la Compañía bajo el mismo título con el que pueden serlo de cualquiera persona los bienes inmuebles; pero el privilegio que se le concede, para evitarle la competencia que podria resultarle de la construccion de alguna otra línea de ferrocarril, que pasase por las mismas localidades intermedias, se limita á un término de 65 años, contados desde 1º de Enero de 1865.

Art. 2º Si el Gobierno juzgase necesario el establecer ramales que viniesen á empalmarse con un punto cualquiera de la línea, la Compañía tendrá un derecho preferente para la construccion, bajo condiciones iguales á las que sean propuestas. Pero si la Compañía los ejecutase segun los proyectos formados por personas ó Compañías extrañas, estas recibirán de la Compañía Imperial una justa indemnizacion por sus gastos de estudio.

Art. 3º Los terrenos necesarios para la construccion de la línea ó de sus dependencias, serán concedidos libres de toda carga á la Compañía, si pertenecieren al Estado. Su valor será pagado á juicio de peritos, segun las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, si pertenecen á los Departamentos, á las Municipalidades ó á particulares.

El valor fijado de esta manera podrá ser satisfecho ya en acciones, ya en dinero, á voluntad de la Compañía, cuando se trate de propiedades pertenecientes á Municipalidades ó Departamentos.

Art. 4º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, y los víveres para los trabajadores, serán libres, por el término de diez años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, peajes é impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuestos ni contribuciones durante el espacio de diez años, contados desde la puesta en explotacion de la línea entera.

Art. 5º La cantidad de dinero que por las exenciones concedi-

das en el artículo anterior, puede la Compañía exportar libre de derechos, nunca excederá del valor que segun los presupuestos, que se presentarán al Gobierno, tuviesen los objetos que deban traerse del extranjero. Tambien podrá la Compañía, por espacio de veinticinco años, desde la fecha 1º de Enero de 1865, exportar libre de todo derecho hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de réditos y amortizacion de capitales que contrate fuera del país.

Art. 6º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas minerales, fósiles y demas materiales subterráneos explotables que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de plena propiedad de la Compañía, sujetándose esta en todo á las reglas prescritas en la Ordenanza de minería, y sin interrumpir la continuacion del mismo camino ni causar perjuicio á terceras personas.

Art. 7º Hallándose ya aprobados los trazos generales de la línea, deberán someterse á la aprobacion del Gobierno las modificaciones que la Compañía quisiera hacer á dichos trazos.

Art. 8º Para la época en que se ponga en explotacion toda la línea desde Veracruz á México, se arreglarán las tarifas á las bases siguientes:

Se admite como mínimum para el trasporte de mercancías por la vía ordinaria de Veracruz á México, los precios que siguen:

1ª clase.	$ 100	por	tonelada	de	1,000	kilógramos.
2ª „	90	„	„	„	„	„
3ª „	80	„	„	„	„	„

Se establecen tres clases de carruajes para viajeros: la tarifa de la 1ª clase se establecerá en proporcion sobre bases análogas á las que se han adoptado para mercancías, haciendo de manera que los viajeros de 3ª clase no paguen más que la mitad del precio que se cobra á los de 1ª clase.

Sobre los precios que preceden se hará una diminucion de quince por ciento, durante los diez primeros años de la explotacion de toda la línea.

Pasados estos diez años, se hará en las tarifas una nueva diminucion de diez por ciento.

Trascurridos los veinte años, una comision compuesta del Ministro de Fomento y Trabajos públicos, del Gobernador del Banco Imperial y de un representante de la Compañía, decidirá si el interes público, combinado con el de la Compañía, exige que se haga una nueva rebaja en las tarifas, pero sin impedir que la Compañía distribuya á sus accionistas un dividendo que no baje de doce por ciento anual.

Queda bien entendido que cualquiera rebaja de tarifa propuesta por la Compañía con el objeto de aumentar la importancia de sus trasportes, será siempre bien acogida por el Gobierno.

Art. 9º La Compañía del ferrocarril Imperial Mexicano, constituida debidamente segun sus estatutos como una Compañía anónima limitada, tendrá los derechos y las obligaciones de Compañía Mexicana, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales del país.

Art. 10. La Compañía se obliga á poner la línea entera al servicio público, en el término de cinco años, contados desde el 1º de Enero de 1865, salvo el caso de fuerza mayor debidamente probado.

Ningun trazo de los que hayan de ponerse en explotacion durante este tiempo podrá ponerse en servicio, antes de que el Gobierno se haya asegurado de que puede ponerse en uso sin peligro para los pasajeros.

La suspension de los trabajos, sin motivo justo, debidamente probado, importa para los concesionarios como multa, la pérdida de las sumas que el Gobierno hubiera debido pagarles durante el tiempo de dicha suspension.

Art. 11. El Gobierno pagará á la Compañía, hasta completo reembolso, la suma de ciento cuarenta mil pesos, cada tres meses, por el espacio de veinticinco años, contados desde el 1º de Enero de 1865, para la amortizacion del capital y pago de intereses á razon de cinco por ciento anual del fondo de ocho millones de pesos, creado par decreto fecha 31 de Agosto de 1857 en favor del propietario de la línea. En caso de retardo en dicho pago por seis meses, la Compañía será considerada por el Gobierno, de la manera

que lo sean sus acreedores privilegidos cuyos créditos no pertenezcan á alguna convencion diplomática.

Art. 12. Reservándose el Gobierno la explotacion de las líneas telegráficas, estará sometido en todo tiempo á su intervencion el telégrafo que la Compañía está autorizada para establecer para el servicio exclusivo de la línea.

La Compañía está autorizada para establecer una guardia suficiente para mantener en toda la línea la policía necesaria; los agentes que al efecto se designarán al Gobierno, recibirán poderes oficiales para arrestar á las personas culpables, sea de infraccion á los reglamentos de policía de la vía, de delitos ó de crímenes, y las cuales serán entregadas á la autoridad competente.

Art. 13. Los trasportes de tropas y municiones de guerra hechos por órden del Gobierno, en virtud de comunicaciones pasadas de oficio á la Compañía, tendrán una rebaja de setenta y cinco por ciento sobre la tarifa.

Pero en ningun caso será el precio del trasporte inferior á los gastos de explotacion que exijan los mismos.

A propuesta del Gobierno podrán los inmigrantes gozar ventajas análogas cuando su número sea suficiente.

El servicio del correo será gratuito; pero la Compañía tomará las medidas que crea oportunas, para que sin entorpecer la marcha regular de dicho servicio, no le resulten de él perjuicios notables.

Art. 14. La Compañía no podrá vender ni ceder el derecho de concesion de que se trata, sin la autorizacion previa del Gobierno.

La Compañía se pone en el caso de perder sus derechos, si en el término fijado por el artículo 10, no entrega á la circulacion la línea entera; salvo siempre el caso de fuerza mayor debidamente probado; y el Gobierno pondrá en remate la conclusion de los trabajos, previa la apreciacion de las obras efectuadas, del acopio de materiales y de los trozos del ferrocarril ya puestos en uso, cuyo valor se abonará á la Compañía.

Si despues de un plazo determinado no se presentan postores, la Compañía perderá definitivamente todos sus derechos.

Art. 15. Para facilitar los trabajos de la Empresa, el Gobier-

no se obliga á pagar á la Compañía, durante cinco años, desde el 1º de Enero de 1865, el quince por ciento de derechos adicionales, que se cobren conforme al decreto de la fecha de esta convencion.

En cambio se entregarán al Gobierno por un valor equivalente, acciones del ferrocarril Imperial de México, estimadas á la par.

Estas acciones serán inalienables, y además no ganarán intéres durante la construccion de la línea.

Art. 16. Las cuestiones que puedan presentarse respecto á la ejecucion del presente convenio, serán juzgadas por árbitros, y si hubiere lugar á ello, sometidas al Consejo de Estado.

Art. 17. La Compañía se obliga á guardar los reglamentos hechos en favor de la seguridad pública, y con objeto de mantener la seguridad de la línea y el uso de las vías de comunicacion que la atraviesan.

Art. 18. La Compañía aplicará á la amortizacion de los bonos mencionados en el artículo 18 de la concesion de 1861, un veinte por ciento de lo que quede como producto neto, despues de pagado el seis por ciento á sus accionistas.

(Firmado.)—*El Ministro de Fomento.*—Por ausencia de S. E., el subsecretario, *Manuel Orozco y Berra.*—Como representante de la Compañía, *Tomás C. Sandars.*

Documento núm. 7.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 1ª

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Atendiendo al beneficio público que resulta de la conclusion del camino de fierro que debe enlazar el puerto de Vera-

cruz con la capital de la República, se indulta, bajo las condiciones expresadas en los artículos siguientes, á la Compañía poseedora del privilegio concedido en los decretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1861, de la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado el convenio de Enero de 1865, con el llamado gobierno que pretendió establecer la intervencion francesa.

Art. 2º La Compañía del ferrocarril mexicano conserva dicho privilegio, que durará sesenta y cinco años contados desde la fecha de este decreto, para la construccion y explotacion del expresado camino de fierro entre Veracruz y la ciudad de México, comprendiendo los puntos intermedios y el ramal de Puebla; con la sola limitacion de que el Gobierno se reserva la facultad de conceder, ó no, el permiso á D. Ramon Zangróniz, para continuar el camino de Veracruz á Jalapa, pudiendo pasar de este lugar sin tocar á Puebla ni á otro punto de la línea del ferrocarril de Veracruz á México, quedando á salvo el derecho de la Empresa para la construccion de los ramales de que habla el art. 5º

Art. 3º El ferrocarril que se construya, lo mismo que la parte ya construida, aunque destinada al uso público, será propiedad inmueble exclusiva de la Compañía, representada por sus socios accionistas, aun despues de trascurridos los sesenta y cinco años del privilegio, con el derecho de disponer de dicho camino, como de cualquiera propiedad inmueble, segun se previene en el art. 17, sin que por esto se considere exento de las leyes vigentes ó de las que en lo sucesivo se dieren sobre la materia.

Art. 4º Para el dia 31 del mes de Diciembre del año de 1868 quedará terminada la línea del ferrocarril de Apizaco á la ciudad de Puebla, poniéndose luego al servicio público. La parte que falte por construir entre Apizaco y Paso del Macho, para llegar á Veracruz y México, estará concluida precisamente el 31 de Diciembre de 1871, poniéndose luego en explotacion.

Art. 5º En los ramales que, previa la aprobacion del Gobierno, se establezcan en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, la Compañía tendrá un derecho preferente para la construccion, bajo condiciones iguales á las que sean propuestas por otra Empresa; pero si la Compañía ejecutare

los tramos segun los planos formados por personas ó Compañías extrañas, éstas serán indemnizadas por aquella de los gastos de estudio.

Art. 6º Los terrenos de propiedad nacional que ha ocupado la línea construida, con la extension fijada en las concesiones que se le hayan hecho, y los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la Nacion, se entregarán á la Compañía libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Reepecto de los terrenos pertenecientes á las municipalidades ó á los Estados, se adjudicarán con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública: el valor de dichos terrenos tasado por dos peritos, uno por parte de la Compañía y otro por parte del propietario, y un tercero en caso de discordia, será pagado en acciones del ferrocarril. Por lo que toca á terrenos de particulares, la Compañía podrá ocuparlos conforme á la misma ley de expropiacion por causa de utilidad pública, pagando en dinero efectivo el valor de ellos, y servirá de base para los avalúos, lo que la finca paga por contribucion predial.

Art. 7º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea preciso para la construccion y uso del camino, lo mismo que los carruajes destinados para su explotacion, los trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos, guarniciones y forraje, serán libres por el término de diez años contados desde la fecha de este decreto, de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados hasta hoy ó que en lo de adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. El camino mismo no estará sujeto al pago de ningun género de impuestos, contribucion ni arbitrio, decretado ó por decretar, durante el espacio de diez años, que empezarán á correr para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público.

Art. 8º La Compañía, por espacio de veinticinco años, podrá exportar libre de todo derecho hasta la suma de quinientos sesen-

ta mil pesos anuales, para pago de la subvencion á que se refiere el art. 19.

Art. 9º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar, y de cargas concejiles durante el tiempo que sirvan en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

Art. 10. Los criaderos metálicos, los de carbon de piedra y de sal, los mármoles y demas depósitos minerales explotables que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, siempre que los denuncie y los trabaje sujetándose en todo á las Ordenanzas de Minería y sin interrumpir la continuacion del mismo camino.

Art. 11. Estando ya aprobados los trazos generales de la línea, deberán someterse á la aprobacion del Gobierno las modificaciones que la Compañía quiera hacer á dichos trazos.

Art. 12. Los tramos que se terminen del ferrocarril, no se pondrán en explotacion hasta que el Gobierno se haya asegurado de que tienen las condiciones de seguridad para los pasajeros.

Art. 13. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, no pudiendo en ningun tiempo exceder en el tránsito entre Veracruz y México, de los precios siguientes:

TARIFA DE MERCANCÍAS.

1ª clase..................	$ 14	carga	de	16	arrobas.
2ª „	„ 12	„	„	16	„
3ª „	„ 10	„	„	16	„

TARIFA DE PASAJEROS.

Carruajes de 1ª clase..............	$ 30	por	persona.
„ „ 2ª „	„ 21	„	„
„ „ 3ª „	„ 12	„	„

Art. 14. En los tramos parciales será proporcional al número de leguas el cobro por mercancías y pasajeros. Los frutos nacionales gozarán de un cuarenta por ciento de rebaja en las tarifas de los fletes establecidos para el trasporte de México á Veracruz y puntos intermedios.

Art. 15. Pasados diez años se modificará, oyendo á la Empresa, la tarifa de que habla el artículo anterior; pero sin impedir que la Compañía distribuya á sus accionistas un dividendo que no baje de doce por ciento al año.

Art. 16. La Compañía hará gratis el servicio del correo, pero de manera que no se introduzca por este motivo variacion ninguna en los reglamentos y disposiciones de la Compañía, sobre horas de salida y detenciones en los puntos que tenga á bien fijar.

Art. 17. La Compañía tiene facultad de seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyese, con tal que no sea á algun gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar ni ceder el privilegio mismo, sin previo consentimiento del Gobierno Supremo de la República. Igualmente tiene facultad de formar en cualquier punto de Europa ó América, una ó más Compañías para llevar á cabo la obra de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga, y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones, que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una Empresa nacional, los derechos que de ella nazcan nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas y ante los tribunales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro que se puede ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar, segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este decreto.

Art. 18. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Compañía por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyen el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbran respecto

de cualquiera otra propiedad, quedando sin embargo sujeta á las disposiciones que actualmente rigen, y á las que en lo sucesivo se dieren respecto de las vías férreas. Aun cuando por las causas que más adelante se especificarán caduque la concesion, la Compañía conservará la propiedad y uso de todos sus valores y el tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

Art. 19. Para auxiliar el Supremo Gobierno las obras á que se refiere este decreto, se compromete á dar á la Compañía la cantidad de quinientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. El período de los veinticinco años se cuenta desde esta fecha.

Art. 20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de los quinientos sesenta mil pesos se hará siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamas dicha cantidad á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra reforma que se decrete ó convenga respecto de la deuda nacional; y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia por el término necesario, lo que produzca el veinte por ciento que en las aduanas marítimas se cobra conforme á la Ordenanza de 21 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento.

Art. 21. Para asegurar más el cumplimiento de lo establecido en el precedente artículo, el derecho de veinte por ciento de mejoras materiales será representado en lo sucesivo en un papel público, el cual será emitido por el Ministerio de Fomento, conforme al reglamento dado por el mismo en 5 de Abril de 1861; y ningun importador podrá en adelante satisfacer el derecho de mejoras en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, pena de quedar sujeto á segunda paga; esta será de doble cantidad de la que el derecho importe, exhibiendo la mitad en el papel de mejoras, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes y aprehensores.

Art. 22. El Ministerio de Fomento entregará á la Compañía el papel que ahora emite, en la cantidad que se estime suficiente, y la Compañía tendrá obligacion de mantener siempre en los puertos

y en la ciudad de México, competente surtido de él, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la Compañía venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa en favor del Erario.

Art. 23. Los administradores de las aduanas marítimas y fronterizas remitirán directamente al Ministerio de Fomento en cada correo el papel de mejoras que se les haya presentado en pago de derechos, y por este dato el Ministerio liquidará con la Compañía cada seis meses la cuenta de lo que esta hubiere recibido; siendo obligacion de la Compañía entregar en el acto, en dinero efectivo, todo lo que sobre despues de cubiertos los doscientos ochenta mil pesos que como mitad de los quinientos sesenta mil asignados para tal objeto, corresponden á un semestre. Además, para que el Ministerio no carezca de toda entrada desde un semestre á otro, la Compañía queda obligada á ministrarle mensualmente la cantidad de veinte mil pesos á buena cuenta de lo que alcance para fin del semestre; entendiéndose esta obligacion de la Compañía siempre que el papel de mejoras sea efectivamente recibido en las aduanas de los puertos.

Art 24. La presente Compañía y cualquiera otra que pueda sucederle, mediante la aprobacion del Supremo Gobierno, así como todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiere; no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería; no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 25. Las obligaciones que contrae la Compañía se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. La Compañía deberá presentar al Gobierno General las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza

mayor del carácter mencionado, dentro del término de dos meses de haber comenzado el impedimento; y por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya la Compañía alegar en ningun tiempo la existencia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar la Compañía al Gobierno General las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo sumo dentro de un mes de haber cesado. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento.

Art. 26. Tambien se suspenderán las obligaciones de la Compañía en cuanto á los trabajos de construccion, si no obstante lo estipulado en los artículos 19 y siguientes, dejare de percibir en un año la cantidad de quinientos sesenta mil pesos, conforme á lo establecido en los citados artículos; entendiéndose la suspension de dichas obligaciones por solo el tiempo que no se hagan los pagos correspondientes.

Art. 27. Tendrá tambien la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales.

Por último, la Compañía puede establecer para el servicio del ferrocarril y el uso de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir de obstáculo á este permiso, que tampoco importa un privilegio para la Compañía. Todos los mensajes enviados por los funcionarios ó empleados de la Federacion ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos, se trasmitirán por la línea telegráfica de la Compañía pagando solamente la mitad del precio de tarifa.

Art. 28. Terminado el camino, el Gobierno participará de las utilidades que le correspondan, segun el capital que por sus acciones represente en la Empresa.

Art. 29. Disfrutará el Gobierno la baja de cincuenta por ciento de los precios que por la tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones, equipos, víveres caballos, mulas y tropa que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evi-

tar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda solemnemente estipulado que en cada caso de marcha de tropa ó conduccion de trenes ó municiones, se dará por el Gobierno la órden especial y correspondiente para los directores de la línea. Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fueraa armada.

Art. 30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la Compañía barreras movibles, que cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para evitar las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pasa el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Compañía por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

Art. 31. La Compañía queda obligada á restablecer y asegurar por su cuenta los desagües ó rios que se hayan detenido, suspendido, modificado ó cambiado de direccion en su curso á causa de sus obras, debiendo tambien reponer en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que con sus trabajos haya tenido que modificar. Las indemnizaciones por perjuicios originados en cualquiera de estos casos, serán satisfechas por la Compañía.

Art. 32. El Supremo Gobierno de la Nacion y los Gobiernos de los Estados impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero, y lo mismo harán las autoridades locales sin necesidad de órden ó requerimiento de los superiores.

Art. 33. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que se castiguen segun la gravedad de su delito.

Art. 34. El presente privilegio caduca:

I. Por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo en todo ó parte, á un gobierno extranjero.

II. Por hipotecarlo, enajenarlo ó cederlo á cualquiera indivi-

duo ó corporacion, sin previo consentimiento del Supremo Gobierno; y

III. Por no cumplir con las obligaciones que le imponen los artículos 4º y 38 de este decreto. Pero esto no embaraza la émision y venta de acciones conforme al artículo 17, ni el que puedan hipotecarse los tramos de camino que se vayan construyendo, con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

Art. 35. La caducidad por las causas á que se refiere el artículo anterior, no solo producirá la pérdida de la concesion, sino que traerá consigo la pena de satisfacer una multa de trescientos mil pesos ($300,000) y perder la parte á que se refieren los artículos 19 al 23, proporcional á la porcion del camino que no se hubiere construido.

Art. 36. En el puerto de Veracruz tiene la Compañía facultad: 1º, de construir dentro de la ciudad almacenes á lo largo de la muralla, lo cual puede variar previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de la guerra: 2º, de construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento.

Art. 37. Quedan rescindidas por mutuo consentimiento las obligaciones que por los artículos 36 y 37 del citado decreto de 31 de Agosto de 1857, contrajeron el Gobierno y el anterior concesionario, relativas á la construccion de una penitenciaría y una casa de inválidos en esta capital; en consecuencia, el Ministerio de Fomento hará la chancelacion de la escritura de fianza que se le otorgó en ejecucion del citado artículo.

Art. 38. La Compañía se compromete á mantener durante la construccion en los ocho meses de la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas por dia, y en el de aguas el necesario, para las obras de conservacion y reparacion.

Art. 39. La suspension absoluta de los trabajos durante un mes en toda la línea sin causa justa, trae consigo la suspension del pago de los quinientos sesenta mil pesos por parte del Gobierno, y una multa de veinticinco mil pesos cada mes que pagará la Compañía.

Art. 40. Siendo la mira principal que el Gobierno se ha propuesto en las modificaciones hechas á la concesion original, el expeditar y fomentar la construccion del camino de fierro, y hacer que esta obra de tan grande interes nacional se ponga cuanto antes en actividad, supuesto que por estas modificaciones la Compañía queda obligada á tener el 31 de Diciembre de 1871 construido lo que falta para enlazar las líneas de Paso del Macho y Apizaco, construir los grandes puentes, los túneles y el ramal de Puebla, á fin de que las obligaciones que van á emitirse tengan fácil colocacion y las acciones su curso expedito, se suspende hasta 31 de Diciembre de 1871, ó antes si el término de la construccion se anticipare á esa fecha, el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública que se cobra en las aduanas marítimas, conforme al artículo 11 de las ordenanzas vigentes, y en su lugar, segun el decreto que se publicará por el Ministerio de Hacienda, en vez de pagarse en bonos de la deuda pública la cuarta parte del monto de los derechos de importacion, quedará reducido el expresado derecho adicional á un quince por ciento de los citados de importacion, que se pagará precisamente en acciones de las que se emiten por la Compañía. Las acciones que por esta suscricion pertenezcan al Erario, no se podrán enajenar ni ganarán interes durante la construccion de la línea.

Art. 41. Es obligacion de la Compañía demoler dentro de ocho meses los arcos que sirven de acueducto desde San Fernando hasta la antigua garita de San Cosme, haciendo suyos los materiales de la demolicion y estableciendo tubos de hierro de diámetro competente, para que por ellos pase la misma cantidad de agua que por el acueducto; para lo cual, y para que la ciudad no carezca de agua en los dias de la reforma de la obra, se nombrará por el Ministerio de Fomento un ingeniero que intervenga en ella. A la Compañía se le concederá una merced de agua para la estacion que debe establecerse en la plazuela de Buenavista, pudiendo hacer uso la Compañía de la calle del Puente de Alvarado, para continuar hasta la expresada estacion el ferrocarril de Tacubaya.

Art. 42. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos he-

chos ó por hacer en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecuten por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma Compañía.

Art. 43. La Compañía tendrá en esta capital un representante ampliamente facultado y autorizado, con el fin de dar el debido cumplimiento á las obligaciones que le impone este convenio.

Art. 44. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente contrato, será decidida por los tribunales federales competentes de la República Mexicana.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio Nacional de México, á veintisiete de Noviembre de mil ochocientos sesenta y siete.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Noviembre 27 de 1867.—*Balcárcel.*

Documento núm. 8.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente Constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo 1º Subsiste el decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las siguientes modificaciones:

«El artículo segundo quedará en estos términos:

«Art. 2º La Compañía empresaria podrá terminar la construccion del expresado camino de hierro, entre Veracruz y la ciudad de México, y el ramal de Apizaco á Puebla, comprometiéndose el Gobierno á no subvencionar, durante el período de sesenta y cinco años, contados desde la fecha, á ninguna corporacion ó persona que emprenda la construccion ó explotacion de otra vía férrea entre Veracruz y México, ó los puntos intermedios. No se comprende en este compromiso la subvencion concedida para el ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa.»

«II. Se prorogarán por un año los plazos á que se refiere el artículo cuarto, quedando este en los siguientes términos:

«Art. 4º Para el dia 31 del mes de Diciembre del año de 1869, quedará terminada la línea del ferrocarril de Apizaco á la ciudad de Puebla, poniéndose luego al servicio público. La parte que falta por construir entre Apizaco y Paso del Macho, para ligar á Veracruz y México, estará concluida precisamente el 31 de Diciembre de 1872, poniéndose en explotacion inmediatamente.»

«III. Queda suprimido el artículo quinto, que se refiere á la preferencia para la construccion de ramales.

«IV. El artículo catorce quedará en estos términos:

«Art. 14. En los tramos parciales será proporcional al número de leguas el cobro por mercancías y pasajeros. Los frutos nacionales que se trasporten en direccion de México á Veracruz y puntos intermedios gozarán rebaja de sesenta por ciento sobre las tarifas. Cuando el trasporte de los mismos frutos se haga en la direccion inversa, la rebaja sobre las mismas tarifas será de un veinte por ciento.»

«V. Al artículo quince se sustituirá el siguiente:

«Art. 15. Dos años despues de concluida la vía y de haber sido puesta en explotacion, el Gobierno modificará, oyendo á la Empresa, las tarifas de mercancías y pasajeros; pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo menos de un doce pos ciento anual.

«La distribucion de efectos en las tres clases de la tarifa de mercancías se sujetará á la aprobacion del Gobierno, ahora, y en

lo sucesivo cada dos años, contados desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo de adelante períodos mayores.»

«VI. El artículo diez y nueve dirá:

«Art. 19. Para auxiliar las obras á que se refiere este decreto, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía la cantidad de quinientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. Dentro de ocho meses la Compañía entregará en la Tesorería general los bonos y cupones de réditos que por el fondo de ocho millones se dieron á D. Antonio Escandon, conforme al artículo diez y nueve del decreto de 31 de Agosto de 1857, y que no tienen fuerza ni valor alguno.»

«VII. El artículo veinte quedará en esta forma:

«Art. 20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de los quinientos sesenta mil pesos se hará leal y cumplidamente, sin sujetar jamas dicha cantidad á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra reforma que se decrete ó convenga, respecto de la deuda nacional.»

«VIII. Al artículo veintiuno se sustituirá el que sigue:

«Art. 21. El Gobierno emitirá un papel especial con el título de «Bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» y que representará quinientos sesenta mil pesos por cada uno de los cuatro años que debe durar la construccion. Este papel se admitirá en pago de doce por ciento de los derechos de importacion que se causen en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlan, ó el equivalente al doce por ciento, en caso de que baste una cuota menor para cubrir los quinientos sesenta mil pesos. Si en virtud de la liquidacion de lo que la Compañía reciba en el primer año apareciere que el doce por ciento de los derechos de importacion en las cinco aduanas mencionadas, no es bastante para cubrir los quinientos sesenta mil pesos anuales, el Gobierno aumentará la cuota hasta lo que baste para cubrir esta suma, pagando en dinero efectivo en la ciudad de México lo que hubiere faltado.»

«IX. El artículo veintidos dirá:

«Art. 22. Los bonos serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y ningun importador podrá en adelante satisfacer el doce

por ciento de los derechos que cause, en numerario, ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga; esta será de doble cantidad de lo que la cuota importe, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comiso, á los denunciantes.»

«X. El artículo veintitres será tambien sustituido por el siguiente:

«Art. 23. El Ministerio de Fomento entregará anualmente á la Compañía quinientos sesenta mil pesos en bonos del ferrocarril, y ella tendrá obligacion de mantener en la ciudad de México y en cada uno de los cinco puertos mencionados un depósito de este papel, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad necesaria. En ningun caso podrá la Compañía venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y pagar el triple como multa, á favor del Erario. Concluida la construccion del camino, el Gobierno hará el pago de los quinientos sesenta mil pesos anuales en dinero efectivo, en la ciudad de México, por trimestres vencidos, sin demorarlo por ningun motivo, y sin que este crédito pueda nunca estar sujeto á suspension, ó conversion de deuda, ó á otra forma de amortizacion, que no sea la de pago efectivo.»

«XI. El artículo veintinueve quedará como sigue:

«Art. 29. El Gobierno disfrutará en la conduccion de trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y tropas que caminen de un punto á otro de la línea, la baja de un setenta y cinco por ciento sobre los precios que se cobren al público; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda solemnemente estipulado, que en caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes ó municiones, se dará por el Gobierno una órden especial para los directores de la línea. Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.»

«Art. 2º Se añadirán al decreto los siguientes artículos:

«45. El Gobierno inspeccionará la construccion y explotacion del ferrocarril, por los medios que fije el Ministerio de Fomento.

«46. Dentro de cinco meses, á más tardar, serán sometidos al Gobierno, para su aprobacion, los estatutos de la Compañía, y en ellos se consignarán las dos siguientes prescripciones:

«1ª El capital social no podrá aumentarse sobre la cantidad de veintisiete millones de pesos, ni alterarse su division por mitad en acciones y obligaciones, ni exceder el interes de estas últimas de un ocho por ciento anual, sin la previa aprobacion del Gobierno.

«2ª El Gobierno, sin perjuicio de su representacion como accionista, y de los otros medios que crea oportuno emplear para tomar parte en la direccion y administracion de la Empresa, se hará representar en la junta directiva por las dos sétimas ó por las tres undécimas partes de los directores, y los que nombrare con tal objeto tendrán las mismas facultades y prerogativas que los demas.

«Art. 3º Se incluye en el presupuesto de egresos la partida de quinientos sesenta mil pesos, para la subvencion del ferrocarril entre México y Veracruz, y el gasto de lo que importe el derecho del quince por ciento del ferrocarril, conforme al decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones convenidas entre el Ejecutivo y la Compañía concesionaria, que constan en el artículo 1º

«Art. 4º Los plazos señalados en la ley de 27 de Noviembre de 1867, y el de cinco meses concedidos para la presentacion de los estatutos, se entenderán contados desde la fecha de la publicacion de esta ley.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Noviembre 10 de 1868.—*Guillermo Valle*, Diputado presidente.—*Joaquin Baranda*, Diputado secretario.—*Juan Sanchez Azcona*, Diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á once de Noviembre de mil ochocientos sesenta y ocho.—*Benito Juarez*.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes. México, Noviembre 11 de 1868.—*Balcárcel*.

Documento núm. 9.

«Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 5ª—Debiendo D. Antonio Escandon presentar las cuentas relativas á las diversas sumas que recibió del Erario Nacional, por el veinte por ciento de mejoras materiales, con arreglo al decreto de 5 de Abril de 1861, y por el quince por ciento que estableció el decreto de 8 de Abril del mismo año, á contar desde 1861 hasta 1864, en que pasó la concesion á una Compañía inglesa, se observarán en este negocio las reglas siguientes:

«Si de lo recibido por Escandon resultare alguna cantidad superior al importe de los réditos, hasta el 31 de Diciembre de 1864, en que comienza la cuenta de la Compañía inglesa, lo pagará con acciones si corresponde al quince por ciento decretado en 8 de Abril de 1861, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de quinientos sesenta mil pesos ($560,000) á la Compañía poseedora del privilegio, por decreto de 27 de Noviembre último.

«Viniendo las dificultades de la liquidacion, muy particularmente de las cantidades que hubiere entregado la intervencion francesa, las diferencias que se suscitaren acerca de este punto, si no se allanaren en lo particular entre el Gobierno y D. Antonio Escandon, se someterán á árbitros amigables componedores, con arreglo á lo prevenido en el decreto de 5 de Abril de 1861.

«Por acuerdo del C. Presidente lo comunico á vd., para que á nombre de su representado exhiba los comprobantes relativos á la liquidacion que va á practicarse de lo recibido por Escandon, y para que en su caso haga los pagos referidos en los términos que expresa esta nota.

«Independencia, Libertad y Reforma. México, Diciembre 24 de 1867.—[Firmado]—*Iglesias.*»

Documento núm. 10.

Secretaría de Estado y del despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 5ª—Debiendo la Compañía que vd. representa exhibir las cuentas relativas á las diversas sumas que ha recibido del Erario Nacional, por el veinte por ciento de mejoras materiales, con arreglo al decreto de 5 de Abril de 1861 y por el quince por ciento que estableció el decreto de 8 de Abril del mismo año, á contar desde el 1º de Enero de 1865 en que pasó la concesion á dicha Compañía, se observarán en este negocio las reglas siguientes:

Si de lo recibido por la Compañía resultare alguna cantidad superior al importe de los réditos, lo pagará en acciones, si corresponde al quince por ciento decretado en 8 de Abril de 1861, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de [$ 560,000] quinientos sesenta mil pesos en cada uno, con arreglo al decreto de 27 de Noviembre último.

Por acuerdo del C. Presidente lo comunico á vd., para que á nombre de la Compañía presente los comprobantes relativos á la liquidacion que va á practicarse de lo recibido por aquella y para que en su caso haga los pagos respectivos, en los términos que expresa esta nota.

Independencia, Libertad y Reforma. México, Diciembre 24 de 1867.—(Firmado.)—*Iglesias.*—Sr. D. Eduardo Kirkpatrick, Representante de la Compañía del ferrocarril de Veracruz.—Presente.

Es copia. México, Noviembre 1º de 1880.

Documento núm. 11.

Ministerio de Hacienda y Crédito público.—Seccion 5ª—En 3 de Enero último recibí la órden de ese Ministerio, fecha 24 de Diciembre del año anterior, por la cual se me nombró para formar

la liquidacion de lo entregado á cuenta de los intereses y amortizacion de los ocho millones consignados á la Empresa del ferrocarril, en la concesion de 5 de Abril de 1861, así como la liquidacion de las cantidades recibidas á cuenta del quince por ciento, en cambio de acciones.

En la misma fecha consulté á ese Ministerio, que no acompañado ningun dato á la órden anterior que pudiera servirme de base para la liquidacion, se sirviera decirme á dónde podia ocurrir por tales datos; pues que por el trastorno que habian sufrido todas las oficinas, no era fácil encontrar de pronto el expediente ó expedientes que serian necesarios para arreglar la expresada liquidacion.

El dia 8 del citado Enero recibí la contestacion á mi consulta que tiene fecha del 6, en que se me decia que ya se habia dado órden al representante de la Compañía de la Empresa del ferrocarril de Veracruz á esta capital, y al apoderado de D. Antonio Escandon para que presentaran sus cuentas, y en tal virtud me dirigiera á ellos para exigirlas; y que respecto de los demas datos que necesitara de cualquiera oficina, lo indicara á esa Secretaría, quien libraria las órdenes correspondientes.

Este mismo dia recibí dos órdenes de ese Ministerio de 24 del citado Diciembre, en que se me comunicaba lo que con igual fecha se dijo al C. Lic. Rafael Martinez de la Torre, apoderado de D. Antonio Escandon, y á D. Eduardo Kirkpatrick, representante de la Compañía del ferrocarril de Veracruz: al primero se le decia que las cuentas que presentara debian ser desde 5 de Abril de 1861, hasta 1864 en que pasó la concesion á una Compañía inglesa, y que si de lo recibido por Escandon resultare alguna cantidad superior al importe de los réditos hasta 31 de Diciembre de 1864, lo pagara en acciones, si corresponde al quince por ciento, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de quinientos sesenta mil pesos á la Compañía poseedora del privilegio, por decreto de 27 de Noviembre último. Que viniendo las dificultades de la liquidacion, muy particularmente de las cantidades que hubiere entregado la intervencion francesa, las diferencias que se suscitaren acerca de este punto, si no se allanan en lo particular, entre el Gobierno y D. Antonio Escandon, se someterán á árbitros

amigables componedores, con arreglo á lo prevenido en el decreto de 5 de Abril de 1861: y al segundo, que la cuenta que debia presentar por el veinte y quince por ciento, debia ser de 1° de Enero de 1865 en adelante; y que si resultare que la Compañía ha recibido una cantidad superior al importe de los réditos, lo pagará en acciones si corresponde al quince por ciento, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de quinientos sesenta mil pesos en cada uno, con arreglo al citado decreto de 27 de Noviembre.

Resueltos por el Gobierno todos los puntos de liquidacion en lo que se debe abonar á la Compañía, no habia más que hacer por mi parte que averiguar si las cantidades entregadas eran exactas con las que se cargaban el antiguo empresario y el actual, lo cual, por falta de datos, como expresan las notas de las cuentas que acompaño, se han considerado las que ellos pusieron en las suyas.

Segun verá vd. de la cuenta que he formado á D. Antonio Escandon, de 1861 á fin de 1864, resulta deber ($ 119,180 88 cs.) ciento diez y nueve mil ciento ochenta pesos ochenta y ocho centavos, y si se le han de cargar los ($ 208,793 52 cs.) doscientos ocho mil setecientos noventa y tres pesos cincuenta y dos centavos, de que habla la nota 6ª, serán ($ 327, 973 74 cs.) trescientos veintisiete mil novecientos setenta y tres pesos setenta y cuatro centavos. En el caso de que el Gobierno pase por la cuenta que su apoderado presenta, en lugar de deudor, resultará acreedor, segun se ve en el expediente que acompaño, donde consta la cuenta que sin autorizacion alguna se me entregó, pues solo habrá que deducirle ($ 3,145) tres mil ciento cuarenta y cinco pesos, que no se habian cargado en su cuenta.

Respecto de la Compañía inglesa, que dice se le deben......... ($ 227,475 19 cs.) doscientos veintisiete mil cuatrocientos setenta y cinco pesos diez y nuevo centavos, por réditos de los ocho millones, hasta 27 de Noviembre del año próximo pasado, no habria más que deducir los ($ 11,676 21 cs.) once mil seiscientos setenta y seis pesos veintiun centavos que se han aumentado á su cuenta, y se le quedarán debiendo ($ 215,798 98 cs.) doscientos quince mil setecientos noventa y ocho pesos noventa y ocho centavos. Acompaño

á vd. dos cuentas correspondientes al veinte y quince por ciento, de 1865 en adelante, y el oficio con que me remitió en 22 de Enero último D. Juan F. Allsopp, las cuentas de la nueva Compañía.

De las cuentas resulta que los intereses de los ocho millones hasta 31 de Diciembre de 1864, segun la cuenta de Escandon, son...... $		1.533,333 83
Y para la nueva Empresa hasta hoy. ,,		1.316,164 87
Total.................. $		2.849,497 70
Recibido por Escandon............ ,,	251,125 00	
Id. por la nueva Compañía........... ,,	946,940 00	1.198,065 00
Saldo á favor de los empresarios ... $		1.651,432 70
De cuyo saldo corresponden á Escandon.................................. $	1.382,208 83	
Y á la nueva Compañía............... ,,	269,224 87	1.651,432 70
En cuanto á lo que los empresarios han recibido del quince por ciento, segun los datos es lo siguiente:		
D. Antonio Escandon hasta fines de 1864................................ $		59,721 88
La nueva Compañía.................. ,,		814,964 90
Total.................. $		874,686 78
Escandon dice que entregó 399 acciones, que importan............... $	39,900 00	
La nueva Compañía 10,098 y $ 52,219................................... $	1.009,352 21	1.049,252 21
Habria que devolver 1,745 acciones y $ 65 43 cs.......................... $		174,565 43

De todo resulta que Escandon y la nueva Compañía, han recibido para la construccion del camino de hierro de Veracruz á esta ciudad lo siguiente:

Del veinte por ciento de mejoras materiales.............................$	1.198,065 00
Del quince por ciento.....................$	874,686 78
	2.072,751 78
Con más $ 1.803,070 69 centavos que dice Escandon cargaron los franceses y que el que suscribe cree son $ 2.188,068 41 centavos que aparecen en el resúmen de reclamaciones del expediente del mismo..............................$	2.188,068 41
	4.260,820 19
No cabe duda que las Empresas antigua y nueva han recibido por cuenta del Gobierno $ 2.072,751 78 centavos, y de los franceses, que tambien pertenece á México, $ 2.188,068 41 cs. ó.........$	1.803,070 96
Que hacen un total de $ 4.260,820 19 centavos ó......................$	3.875,822 74

La falta de datos no me permite formar la liquidacion que se me encargó hacer; pero creo que los apuntes que acompaño servirán de base para que ese Ministerio pueda terminarla, supuesto que segun las bases que me comunicó, no faltaba al Gobierno más que saber las cantidades que las Empresas habian recibido, por el veinte y quince por ciento.

Independencia y Libertad. México, Abril 15 de 1868.—*Juan A. Zambrano.*—C. Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

Es copia. México, Abril 16 de 1868.—*Francisco Revilla*, oficial 1º

Documento núm. 12.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion segunda.—Núm. 261. —En cumplimiento de la suprema órden que se sirvió vd. comunicarme con fecha 10 de Noviembre próximo pasado, tengo el honor de remitirle adjuntas dos noticias generales con los pormenores separados citados en ellas, que comprenden: una, los valores y cantidades que la Empresa del ferrocarril de Veracruz, ha recibido del Erario Nacional desde 1º de Marzo de 1861 hasta 10 de Noviembre de 1868; y la otra, el importe de las acciones que ha entregado en el mismo período y bonos que ha devuelto, conforme á la 2ª parte del art. 19 del decreto de 11 de Noviembre de 1868.

Aunque las proposiciones que la Cámara aprobó con relacion á este negocio, y que están insertas en la citada suprema órden, indican con toda claridad que lo que se pide son las liquidaciones que han debido practicarse con la Compañía, la falta de datos suficientes y los puntos dudosos que más adelante expondré, no me permiten presentar un trabajo acabado y del todo satisfactorio.

Para darle lleno á las citadas proposiciones, por lo que hace al débito de la Compañía, faltan las partidas correspondientes á la exportacion de caudales que haya hecho, y á la introduccion de objetos libres de derechos; pero como en este punto los decretos de 5 de Abril de 1861 y 27 de Noviembre de 1867, exceptuaron de todo impuesto los materiales de procedencia extranjera y la exportacion de quinientos sesenta mil pesos anuales, parece fuera de toda duda que no debe hacérsele cargo alguno á este respecto. Sin embargo, para conocer como se ha querido el valor de estas franquicias, se pidió ya á las aduanas respectivas una noticia que aún no han remitido todas, á pesar de que para facilitarles su envío, se les mandó un modelo, como acredita la circular adjunta.

Se le han cargado á la Compañía en la primera de las noticias mencionadas, además de las sumas que por el quince y veinte por ciento ha recibido, los dos millones (2.000,000) á que ascendió el

valor de los once mil trescientos bonos que para el pago del veinte por ciento de mejoras materiales le fueron entregados conforme al art. 2º del Reglamento de 5 de Abril de 1861. De esta suma debe deducirse el valor de los que ha devuelto en la presente semana á esta oficina, y las existencias del mismo papel que conservan sus agentes en los puertos á disposicion del Supremo Gobierno, las cuales próximamente se recibirán, pues ya ha librado las órdenes esta Tesorería para que la entrega se verifique en las respectivas aduanas, á fin de evitar un extravío.

En cuanto al costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, el dato que se ha tenido presente es la cuenta que la Compañía presentó al C. Juan A. Zambrano, en Abril del año próximo pasado, porque en los libros no se encuentran á este respecto asientos completos. Hay uno solamente, del cual aparece que fueron librados el 12 de Julio de 1865, á cargo de la comision de Hacienda en Paris y á favor de Mr. Jupeaux, 1.920,413 francos 82 céntimos al cambia de francos 5,20 céntimos, ó sean trescientos sesenta y nueve mil trescientos diez pesos treinta y cinco centavos ($ 369,310 35), por suplementos que el Tesoro frances hizo al ferrocarril de Veracruz; pero como esta cantidad es muy inferior á la de un millon ochocientos tres mil setenta pesos noventa y seis centavos ($ 1.803,070 96) que se le da de costo al referido tramo, parece acertado creer que aquella fué librada en abono de esta última.

La segunda de las noticias contiene, como indiqué al principio, el Crédito de la Compañía, cuya primer partida la constituye el valor de trescientas treinta y ocho acciones de á cien pesos, que esta Tesorería recibió conforme al decreto de 8 de Abril de 1861, y ha pasado al Ministerio de Fomento en las fechas que expresa la relacion que la comprueba. Sigue despues el abono de un millon nueve mil trescientos cincuenta y dos pesos veintiun centavos....... ($ 1.009,352 21), que la Compañía entregó á la llamada caja central en certificados de acciones del ferrocarril durante la época del Imperio, y por último, la devolucion del fondo de ocho millones de pesos ($ 8.000,000), que hizo en virtud del artículo 19 del decreto de 11 de Noviembre del año próximo pasado, faltándole, como he informado á vd., un solo bono de cien pesos que ha manifestado ha-

berse quedado en los archivos de la legacion de la República en Lóndres.

No son estas tres las únicas partidas que deben constituir definitivamente el haber de la Compañía en la liquidacion de su cuenta. Se tienen que considerar en primer lugar los bonos que ha devuelto de 20 por ciento de mejoras materiales y los que devuelvan sus agentes en los puertos, cuyo monto no es posible consignar aquí, porque para examinarlos uno por uno, y hacer venir los que están á largas distancias, se necesita tiempo. En segundo lugar, deben abonarse igualmente á la Compañía los réditos que correspondan al fondo de ocho millones, conforme á los arts. 18 y 19 del decreto de 5 de Abril de 1861, para cuyo pago y el de un dos por ciento del capital, le fué asignada la suma de ($ 560,000) quinientos sesenta mil pesos anuales desde 1º de Marzo del mismo año, segun el art. 38 del referido decreto; pero este abono no lo ha podido hacer la oficina de mi cargo de su propio motivo, porque no tiene datos para saber si la Compañía, en el largo período trascurrido de 1861 á 1868, ha llenado las obligaciones que aquel decreto le impuso, en cambio de la asignacion de los réditos que el Gobierno Supremo se comprometió á pagarle sobre un fondo que fué creado exclusivamente para auxiliar las obras de construccion del ferrocarril de que se trata.

En los datos que la Compañía produjo con motivo de la liquidacion que estuvo encargado de practicar el C. Juan A. Zambrano, se hace mérito de ($ 119,000) ciento diez y nueve mil pesos entregados al Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo que dispuso el art. 5º del Reglamento de 5 de Abril, repetidas veces citado; pero esta entrega no se ha considerado en las noticias que acompaño, porque de ella solo puede tener constancia el citado Ministerio, que se entendia directamente con todo lo relativo al 20 por ciento de mejoras materiales.

De las cantidades que se le han adeudado por giros á cargo de la comision de Hacienda en Paris, ha manifestado el agente de la Empresa que no fué pagado uno de ($ 200,000) doscientos mil pesos; mas como no lo ha devuelto, ningun abono ha podido hacérsele.

Resueltos que sean estos puntos por el Ministerio del digno car-

go de vd., y mediante las instrucciones que se sirva comunicarme, para hacer el abono de réditos, aprobado el costo que se le fija al tramo de la Tejería á Paso del Macho, cuyo dato he manifestado arriba, de dónde se tomó, y ratificadas por el Ministerio de Fomento las sumas que recibió de la Compañía en cuenta del 20 por ciento de mejoras materiales, podrá llegarse al término de la liquidacion que esta oficina de mi cargo, á pesar de su empeño en producirla, nó ha podido terminar por los motivos que quedan expuestos.

Para concluir, creo conveniente manifestar á vd., que en la segunda emision de bonos del 12 por ciento que ha recibido la Compañía en pago de la subvencion que le acordó el art. 21 del decreto de 11 de Noviembre de 1868, se le han descontado ($214,436) doscientos catorce mil cuatrocientos treinta y seis pesos, que por el 15 y 20 por ciento tenia recibidos desde la fecha en que se reformó la concesion, hasta el dia que la ratificó el Congreso de la Union.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 22 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—C. Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

TESORERIA GENERAL DE LA NACION.

Cantidades que ha recibido la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México.

1861.	
Enero.—Fondo de $ 8.000,000 de pesos emitidos conforme al decreto de 31 de Agosto de 1857 y entregado á la Compañía...........................	8.000,000 00
1861 á 1862.	
Octubre 6.—11,300 bonos emitidos por el Ministerio de Fomento, conforme al reglamento de 5 de Abril de 1861 y entregados á la Compañía....	2.000,000 00
A la vuelta... ....$	10.000,000 00

De la vuelta..... ......$	10.000,000 00	
Marzo de 1861 á Mayo de 1863.—Entregado en las aduanas marítimas por el 15 por ciento, conforme al pormenor adjunto.	56,521 88	
		10.056,521 88

EPOCA DEL IMPERIO.

Julio 26 de 1866 á Marzo 5 de 1867.—Entregados en las administraciones de rentas que se expresan en el pormenor que se acompaña por cuenta del 15 por ciento..............	468,338 02	
Abril 27 de 1865 á Julio 29 de 1866.—Se entregaron á la Compañía por diversos motivos en la caja central	350,354 03	
Noviembre 30 de 1865 á Abril 30 de 1866.—Librados en este período á cargo de la comision de Hacienda en Paris, y á favor de la Compañía.	249,319 97	
Julio 27 de 1866 á Marzo 5 de 1867.—Se entregaron á la Empresa en las aduanas marítimas que se expresan en el pormenor anexo, por el 20 por ciento de mejoras materiales......................................	338,768 28	
Octubre 10 de 1865 á Junio de 1866.—Idem á idem en la caja central, segun pormenor por idem, idem, idem...................................	596,501 25	
		1.998,271 55
Octubre 10 de 1865 á Junio de 1866.—Costo total del tramo de la		
Al frente............$		12.054,793 43

Del frente............$		12.054,793 43
Tejería á Paso del Macho, inclusive una multa impuesta á la Compañía.		1.803,070 96
Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.—Recibió la Compañía de las aduanas marítimas y fronterizas que se mencionan en el adjunto pormenor, con aplicacion al 20 por ciento de mejoras materiales.........	140,993 87	
Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.—Entregados en las aduanas marítimas y fronterizas, segun el mismo pormenor, por el 15 por ciento..	99,581 87	
		240,575 74
		$ 14.098,440 13

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Emision de ocho millones, conforme al decreto de 31 *de Agosto de* 1857, *en títulos de las series y valores que se expresan, á favor de la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, entregados segun el pormenor siguiente:*

1857.				
Obre.	14	1,000	bonos números de 1 al 1,000, 1ª serie, de á £20 cada uno......$	100,000 00
„	22	1,000	bonos números 24,001 á 25,000, 4ª serie, de á £200 cada uno..	1.000,000 00
„	„	700	bonos números 25,001 á 25,700, 4ª serie, de á £200 cada uno..	700,000 00
„	23	200	bonos números 25,701 á 25,900, 4ª serie, de á £200 cada uno..	200,000 00
			A la vuelta.....$	2.000,000 00

		De la vuelta....	$ 2.000,000 00
Obre. 20	1,000	bonos números 1,001 á 2,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno........	100,000 00
Nbre. 5	1,000	bonos números 2,001 á 3,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno........	100,000 00
„ 14	1,000	bonos números 3,001 á 4,000, 1ª serie, de £ 20 y	
	100	bonos números 25,901 á 26,000, 4ª serie, de á £ 200 cada uno..	200,000 00
„ 20	1,000	bonos números 4,001 á 5,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno........	100,000 00
„ 25	1,000	bonos números 18,001 á 19,000, 3ª serie, de á £ 100 cada uno..	500,000 00
Dbre. 4	2,000	bonos números 19,001 á 21,000, 3ª serie, de á £ 100 cada uno..	1.000,000 00
„ 11	2,000	bonos números 21,001 á 23,000, 3ª serie, de á £ 100 cada uno..	1.000,000 00
„ 17	1,000	bonos números 23,001 á 24,000, 3ª serie, de á £ 100 cada uno..	500,000 00
1858.			
Fbro. 1º	2,000	bonos números 10,001 á 12,000, 2ª serie, de á £ 50 cada uno...	500,000 00
„ 23	4,000	bonos números 5,001 á 9,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno........	400,000 00
„ „	6,000	bonos números 12,001 á 18,000, 2ª serie, de á £ 50 cada uno....	1.500,000 00
„ 25	1,000	bonos números 9,001 á 10,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno....	100,000 00
	26,000	bonos que representan la cantidad de..................................	$ 8.000,000 00

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Quince por ciento entregado por las aduanas siguientes:

Veracruz.—1861, Diciembre.......	17,317 52	
1862, Mayo....................	2,991 46	
„ Octubre...................	3,235 38	
		23,544 36
Tabasco.—1861, Noviembre.......	18 00	
1861, Diciembre................	2,511 64	
1862, Febrero..................	639 07	
		3,168 71
Goatzacoalcos.—1861, Junio......		51 04
Mazatlan.—1861, Marzo y Abril...		18,745 96
Acapulco.—1861, Noviembre y Diciembre.—1862, Enero, Febrero, Marzo y Junio............	8,248 07	
1862, Agosto por Mayo...........	114 16	
		8,362 23
Tampico.—1862, Mayo y Junio....		1,070 74
Tuxpam.—1862, Agosto..........		417 37
Manzanillo.—1862...............	461 47	
1863.—Abril y Mayo............	700 00	
		1,161 47
		$ 56,521 88

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

EPOCA DEL IMPERIO.

Cantidades recibidas por la Empresa del Ferrocarril de Veracruz á México, por cuenta del 15 por ciento.

Administracion principal de rentas de Veracruz.—1866, Julio 26......$	22,421 26
1866, Agosto 3...............	17,297 80
A la vuelta......	39,719 06

De la vuelta......	39,719 06	
1866, Agosto 13...............	25,534 42	
„ „ 23...............	9,738 09	
„ Sbre. 5...............	10,916 59	
„ „ 14...............	14,175 02	
„ „ 22...............	28,615 01	
„ Obre. 3...............	10,194 41	
„ „ 13...............	11,761 20	
„ „ 23...............	12,705 65	
„ Nbre. 6...............	21,339 75	
„ „ 14...............	10,873 64	
„ „ 22...............	11,738 19	
„ Dbre. 5...............	20,083 44	
„ „ 20...............	3,233 84	
1867, Enero 2...............	21,956 61	
„ „ 21...............	22,094 14	
„ „ 15...............	10,522 68	
„ Fbro. 13...............	24,084 56	
„ Marzo 5...............	36,377 27	
		345,658 5
Administracion principal de rentas de Mérida.—1866, Julio 26........	2,344 91	
1866, Julio 26.................	3,198 27	
Idem idem....................	1,978 20	
		7,521 3
Administracion principal de rentas de Tepic.—1866, Agosto 31.......	457 46	
1866, Octubre 31...............	346 49	
		803 9
Administracion principal de rentas de Colima.—1866, Agosto 31......	410 58	
1866, Octubre 18..............	1,603 67	
Idem idem 31.................	1,621 56	
		3,635 81
Administracion principal de rentas del Cármen.—1866, Julio 26......	550 25	
Al frente...........	550 25	357,619 71

Del frente...........	550 25	357,619 71
1866, Julio 26....................	107 17	
„ Setiembre 5..............	798 36	
		1,455 78
Administracion principal de rentas de Campeche.—1866, Julio 26.....	709 95	
Julio 26......................	2,171 42	
Idem idem.....................	1,696 07	
		4,577 44
Aduana marítima de Mazatlan...		97,500 00
Aduana marítima de Tabasco.—1866, Setiembre 5................	1,454 12	
1866, Noviembre 15............	79 28	
		1,533 40
Aduana marítima de Acapulco.—1866, Setiembre 30...............	476 68	
1866, Octubre 31..............	9 93	
„ Diciembre 31............	160 08	
		646 69
		463,333 02
Cantidades entregadas á la Compañía, por diversos motivos, en la caja central.		
1865.		
Abril 27. Orden número 1,878...$	141,900 00	
Julio 28. Orden número 2,534...	100,000 00	
Sbre. 7. Orden número 3,670.....	101,600 00	
		343,500 00
1866.		
Julio 10. A. Jupeaux en cuenta de $ 200,000...........	2,454 03	
Julio 20. Entregado á la Compañía en órden sobre la aduana marítima de Veracruz...............	4,400 00	
		6,854 03
A la vuelta...........		813,687 05

	De la vuelta............		813,687 05

Comision de Hacienda en Paris.

1865.			
Nbre. 30.	Librado con esta fecha á su cargo á favor de la Compañía, fr. 970,000 á fr. 4,85 cs. de cambio...............	200,000 00	
1866.			
Abril. 30.	Librado á favor de la Compañía, fr. 266,599 85 cs. al cambio de fr. 5.........	49,319 97	
			249,319 97
			$ 1.063,007 02

Cantidades entregadas á la Empresa del feroocarril de Veracruz, por el 20 por ciento de mejoras materiales.—1866. *Aduana marítima de Veracruz.*

Agosto	25......................	6,000 00
„	28......................	7,606 87
Sbre.	7......................	4,216 84
„	14......................	10,145 11
„	18......................	9,100 63
„	25......................	25,719 80
Obre.	3......................	12,763 04
„	13......................	12,871 74
„	23......................	11,590 42
„	30......................	13,883 09
Nbre.	6......................	8,361 31
„	12......................	3,694 78
„	19......................	10,801 51
„	22......................	11,735 04
	Al frente.......	148,490 18

	Del frente......	148,490 18	
Nbre.	25....................	6,000 00	
„	30....................	6,000 00	
Dbre.	4....................	21,081 78	
„	20....................	3,234 34	
1867.			
Enero	2....................	21,952 72	
„	19....................	22,117 65	
„	25....................	10,519 53	
Fbro.	13....................	24,065 57	
Marzo	5....................	36,377 76	
			298,839 53
Aduana marítima de Sisal.—1866, Agosto 15 á Octubre 15...			7,521 35
Aduana marítima de la Isla del Cármen.—1866, Agosto 20 á 31		1,786 28	
Noviembre 13 á 22..............		798 36	
			2,584 64
Aduana marítima de Campeche.—1866, Agosto 15 á Octubre 31..............................			4,191 64
Aduana marítima de Tabasco.—1866, Octubre 15...............			79 28
Aduana marítima del Manzanillo.—1866, Agosto 15 á Octubre 15..............................			19,078 08
Aduana marítima de San Blas.—1866, Agosto 31...............		457 33	
Octubre 31..........................		346 49	
			803 82
Aduana marítima de Acapulco.—1866, Octubre 30............		476 70	
Noviembre 6......................		9 93	
Diciembre 31......................		160 13	
			646 76
Aduana marítima de Tampico.			
	A la vuelta......		333,745 10

De la vuelta.......		333,745 10
—1866, Julio 27..................		3,954 03
Aduana marítima de Mazatlan. —1866, Agosto 31................		864 12
Aduana marítima de Guaymas. —1866, Agosto 30................		200 03
Caja central.—1865, Octubre 10....................................	420,000 00	
1866, Enero 3....................	100,000 00	
„ Junio........................	76,501 25	
		596,501 25
		$ 935,264 53

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado.—*Brito.—M. P. Izaguirre.*

Aduanas marítimas y fronterizas que han dado cumplimiento á la circular núm. 157 *de esta Tesorería general.*

	20 por ciento.	15 por ciento.
Acapulco.—1867, Noviembre 29 á Noviembre 5 de 1868............$	29,564 39	22,163 24
Guaymas.—1867, Noviembre 27 á Noviembre 10 de 1868............	465 87	349 40
Goatzacoalcos.— 1867, Noviembre 27 á Noviembre 10 de 1868........	376 19	282 13
Isla del Cármen.—De 27 de Noviembre de 1867 á fin de Junio de 1868..............................	1,960 64	1,465 11
La Ventosa.—De 27 de Noviembre de 1867 á Noviembre 10 de 1868...	„	„
Matamoros.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.......	8,225 53	4,194 18
Manzanillo.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868......	72,227 12	54,170 37
Al frente...........$	112,819 74	82,624 43

Del frente............$	112,819 74	82,624 43
Puerto Angel.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868...	„	„
Sisal.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868..........	„	„
San Blas.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868......	5,318 34	3,988 86
Tampico.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868......	„	„
Tabasco.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868......	4,088 04	1,540 35
Tuxpam.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868......	„	„
Tonalá.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868..........	„	„
Veracruz.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868......	18,767 75	11,428 23
Monterey Laredo.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.	„	„
Mier.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868..........	„	„
Paso del Norte.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868...	„	„
Piedras Negras.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.	„	„
Reynosa.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868......	„	„
Zapaluta.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868......	„	„
	140,993 87	99,581 87

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Valores entregados por la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México.

1862.		
Nbre. 7.—	398 acciones de á cien pesos, que ha entregado la Compañía á la Tesorería general, de donde han sido remitidas al Ministerio de Fomento en las fechas que expresa el pormenor adjunto, que comprende de 9 de Diciembre de 1861 á la fecha...	39,800 00
1867.		
Junio 29.—	40 certificados de acciones pertenecientes al Supremo Gobierno, recibidos en la caja central, que representan.....	1.009,352 21
1869.		
Dbre. 1º—	Devolvió la Compañía, de 31 de Julio á 4 de Octubre últimos, en bonos emitidos conforme al decreto de 31 de Agosto de 1857...........................	7.999,900 00
		$ 9.049,052 21

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Acciones del camino de fierro de Veracruz al Pacífico, remitidas al Ministerio de Fomento conforme al artículo 5º del decreto de 5 de Abril de 1861.

Dbre.	9.—	74 acciones de México á Puebla, números 1,751 á 1,824, á $ 100 cada una.	7,400 00
Idem idem.—		73 idem de Orizaba á Veracruz, números 2,001 á 2,073..................	7,300 00
Idem	31.—	26 idem, á idem idem..............	2,600 00
Enero	31.—	8 idem, á idem idem..............	800 00
		Al frente......	18,100 00

	Del frente...........	18,100 00
Febrero 28.—17 acciones de México á Puebla, á $ 100 cada una....................		1,700 00
Junio 3.—37 idem, á idem idem		3,700 00
Julio 5.—82 idem, á idem idem.............		8,200 00
Sbre. 3.—43 idem, á idem idem.............		4,300 00
Nbre. 7.—38 idem, á idem idem.............		3,800 00
		$ 39,800 00

Mexico, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Documento núm. 13.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 3ª—Núm. 570.—Tomado en consideracion por el C. Presidente de la República el expediente formado en esta Secretaría á consecuencia de la liquidacion de las cantidades que ha recibido la Empresa del Ferrocarril de México á Veracruz, y á cuyo negocio desea darle el término que le corresponde, se ha servido acordar que esa Tesorería proceda de toda preferencia á rectificar la liquidacion que tiene formada á la citada Empresa, bajo las bases comprendidas en la comunicacion del Ministerio de Fomento, fecha 15 de Enero último, y que se le trasladó con fecha 1º del mes que cursa, [1] haciendo figurar en ella todas las cantidades y valores que se le han entregado en papel, y el 15 y 20 por ciento que percibió antes, y el 12 y 15 por ciento que percibe ahora, así como las sumas en efectivo y libramientos; el costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho con el valor que resulte, computado el cambio de francos por pesos mexicanos, al tipo que fije la nota del Colegio de Corredores, «al que con tal fin se dirigirá vd.,» correspondiente al mes en que aparece hecha la liquidacion por los franceses, y que se ha comunicado á esa Tesorería; el sobrante de los materiales que

1 Esta comunicacion se encontrará adelante, porque es el documento número 19.

los franceses importaron, en el precio que les da el empresario, segun aparece de la nota de sus declaraciones que constan en el expediente, de que debe tener noticia esa Tesorería, [1] y el valor de los terrenos de propiedad nacional, que fijará el Ministerio de Fomento, á quien con tal fin se dirige hoy la comunicacion respectiva.

Como punto de partida para esa liquidacion, esa Tesorería tomará el 5 de Abril de 1861, en consideracion á que el decreto de esa fecha dió por cubierta á la Empresa de las cantidades que tenia asignadas con lo que percibió hasta entonces, incluso el sobrante del fondo de Minería; formándose el crédito de esa liquidacion de lo que justifique dicha Compañía haber entregado al Ministerio de Fomento por cuenta de la mitad del 20 por ciento de mejoras materiales que se obligó á ministrarle conforme al decreto de 5 de Abril de 1861; del valor de los bonos devueltos; de los certificados de acciones que representa el Gobierno, procedentes del 15 por ciento de lo que importe el papel público que entregó el Empresario, á cuenta de los ocho millones del decreto de 31 de Agosto de 1857, computado al precio que marque la nota de corredores del mes en que se hizo; del importe de los contratos de Hargous y refaccion en efectivo que dieron por resultado la cancelacion de la escritura, en cuya virtud Escandon estaba obligado á entregar ocho millones en títulos de la deuda interior de que se ha hablado, y de la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales desde la fecha en que comenzaron á contarse los plazos, conforme al decreto de 11 de Noviembre de 1868.

Tanto para el débito como para el crédito, dicha liquidacion comprenderá hasta el último pago de que esa Tesorería tenga conocimiento el dia en que la comience.

Las sumas que importen los derechos aduanales dispensados á la Empresa por exportacion de fondos é importacion de materiales, serán objeto de una liquidacion separada, que tambien formará esa Tesorería de preferencia.

1 La Tesorería general no ha llegado á recibir dato alguno acerca del valor de estos terrenos, el cual figurará en la liquidacion que se forme por separado de lo que importen los derechos aduanales dispensados á la Empresa por exportacion de fondos é importacion de materiales.

Todo lo que digo á vd. para su cumplimiento, esperando remita á esta Secretaría ambas liquidaciones luego que se concluyan, y especialmente la primera.

Independencia y Libertad. México, Abril 5 de 1870.—*Romero.*—C. Tesorero general de la Nacion.—Presente.

Documento núm. 14.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion segunda.—Núm. 35.—Con los documentos que se citan produce la liquidacion de la cuenta del Ferrocarril de Veracruz á México.

En el mes de Enero del presente año se publicó en el *Diario Oficial* el informe que produjo esta oficina de mi cargo (Documento número 1), con motivo del acuerdo que en 10 de Noviembre último aprobó el Congreso de la Union para que la Secretaría de Hacienda le remitiera en el término perentorio de ocho dias, copia de las liquidaciones que debieron practicarse con D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril entre México y Veracruz, concernientes á las diversas sumas que han recibido del Erario nacional. (Documento número 2).

Ningun esfuerzo humano hubiera podido dar cumplimiento á las prevenciones de este acuerdo dentro del plazo señalado; se trataba de un período de más de doce años, dentro del cual no se practicó liquidacion alguna, y los datos que habian de servir para formarla ni estaban reunidos, ni su exámen podia hacerse en el angustiado término de ocho dias sin peligro de omitir alguna circunstancia importante.

Tuvo el que suscribe que conformarse con informar en los términos que lo hizo, sometiendo á la decision del Ministerio del digno cargo de vd. todos aquellos puntos que ofrecian alguna duda, ya por falta de constancias ó ya porque á causa de las diversas fases que este negocio ha tomado enlazándose con los acontecimientos políticos del país, parecia desprenderse, que otra autoridad y no la Te-

sorería general debia fijar las bases que habian de adoptarse para llegar al término deseado.

Resuelta la cuestion por suprema órden de 5 de Abril próximo pasado (Documento número 3), no quedaba otra cosa que hacer, que formar la liquidacion del Ferrocarril, cargándole las sumas que con diversos títulos ha recibido en dinero ó en valores y abonarle las que tiene entregadas de distintas procedencias. Este trabajo, tan obvio si se hubiera seguido desde su orígen una cuenta corriente, ofrecia hoy dificultades inmensas, porque esa cuenta no se abrió sino hasta ahora en los libros de la Tesorería general de la Nacion. Y aunque en ellos se registran las diversas sumas que ya D. Antonio Escandon ó ya sus agentes y cesionarios recibieron del Erario nacional, tanto en papel como en efectivo, fué preciso irlas tomando de donde se encontraban, para razonar una cuenta que al mismo tiempo que encerrara todas las partidas de débito y crédito, tuviera la comprobacion correspondiente.

Relacionándose las diversas disposiciones de que iré haciendo mérito en el curso de este informe con los acontecimientos políticos que han tenido lugar en el período que abraza la cuenta del Ferrocarril, es preciso mencionar unas y otros, no solo con el fin de explicar la falta arriba indicada, sino tambien para que el Supremo Gobierno, con conocimiento perfecto de todo lo ocurrido en este negocio, pueda apreciar los trabajos de la oficina de mi cargo, y darles su alta aprobacion si de ella los juzgare dignos.

En fines del año de 1857, época de donde parte la cuenta del Ferrocarril, se entregaron al empresario, sin hacerle cargo alguno, los primeros valores del fondo de ocho millones de bonos que creó el decreto de 31 de Agosto del mismo año (Documento número 4), si bien es cierto que se abrió entonces una cuenta con el título de «Bonos de construccion del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico,» en la cual se asentaron las sumas que recibia el Sr. Escandon en esta especie. De allí se ha tomado el dato á este respecto y de los manuales de cargo el de los créditos que entregó (Documento número 5) en cuenta de la obligacion que le impuso el artículo 22 del citado decreto.

Las modificaciones que á éste le hizo el dia 5 de Abril de 1861,

dieron por resultado otra emision de bonos llamados de mejoras materiales, que el Sr. Escandon recibió en cantidad de dos millones de pesos, por el Ministerio de Fomento, á quien le fué encomendada segun el artículo 2º del reglamento de la misma fecha, la cuenta que debia seguírsele á la Empresa del camino de fierro; así es que en la Tesorería general no se encontraba ni noticia siquiera de las series, números y valores de estos bonos, hasta que se recabó de aquella Secretaría. (Documento número 6). Con estos bonos se cubrieron por algun tiempo los derechos de mejoras materiales en las aduanas marítimas, cuyas oficinas remitian directamente los que amortizaban, al expresado Ministerio. La Tesorería ignora si se llevó ó no cuenta de esa amortizacion, y en la duda de si existiria, prefirió recibir del Sr. Escandon el papel de que no llegó á hacer uso, comisionando para su recibo en los puertos á los administradores de aquellas oficinas. (Documento número 7). Por este medio se obtuvo el resultado de saberse cuánto percibió el concesionario, restando de la cantidad que importaron los bonos que recibió el monto de los devueltos; ó lo que es lo mismo, abonándole la devolucion en descargo de los dos millones que se emitieron y se les entregaron.

Lo que pasó con este fondo y con el de ocho millones, siguió sucediendo con las demas partidas entregadas al Sr. Escandon ó sus delegados, despues del 5 de Abril de 1861: de ninguna se le hizo cargo directo y los únicos asientos que se encuentran en los libros de esa época, se refieren al 15 por ciento destinado por el decreto de 8 de Abril del propio año á la adquisicion de acciones. Desde esta fecha hasta el 30 de Mayo de 1863, no recibió la Empresa del Ferrocarril, ó D. Antonio Escandon, más que este 15 por ciento y el producto del derecho de mejoras materiales, en cambio de los bonos de este nombre amortizados por las aduanas marítimas; pero á contar desde que la Empresa apareció con el título de «Compañía limitada del Ferrocarril,» tratando con el Gobierno del llamado Imperio, hasta la restauracion de la República, las percepciones fueron más frecuentes y de mayor inportancia, y la busca de los comprobantes más laboriosa y difícil, no solo porque tampoco se halló cuenta abierta al Ferrocarril, sino principalmente por el

desórden y confusion en que se encontraron los archivos de las oficinas en donde existian aquellos.

Estas ligeras indicaciones dan una idea de las causas que retardaron hasta hoy la formacion de la cuenta y los medios empleados para procurar su exactitud y comprobacion; sin embargo, como en negocio tan delicado por su importancia, no debe estimarse ocioso ninguno de los pormenores que contribuyan á colocarlo bajo su verdadero punto de vista, he creido conveniente acompañar sus comprobantes en el órden que la cuenta lo exige.

Mas como para explicar la procedencia de algunas partidas, tal vez no baste la cita aislada de las disposiciones ó motivos que la determinaron, no puedo excusarme de consignar en el presente informe, como paso á hacerlo, todas las principales circunstancias de este negocio, desde su orígen, en 1857, hasta la expedicion del decreto de 11 de Noviembre de 1868.

I

El dia 31 de Agosto de 1857 se expidieron dos decretos por la Secretaría de Fomento; uno concediendo privilegio exclusivo á D. Antonio Escandon para construir un ferrocarril de Veracruz al Pacífico (documento número 8), y el otro creando un fondo de ocho millones de pesos en títulos que se llamaron «Bonos de construccion del ferrocarril.» (Documento núm. 4). El Gobierno de aquella época acogió con entusiasmo la empresa de realizar en la República el establecimiento de un camino de fierro desde el primero de sus puertos á la capital, y puso, en mi concepto, medios suficientes para llevarla á cabo. Si los resultados no han correspondido á las esperanzas de los amigos del progreso y á la liberalidad del Gobierno, en el curso de este informe tendrémos ocasion de ver cuáles han sido las causas y cómo de muchos capítulos del privilegio se derivaron otros negocios.

Por el art. 6º del primero de los indicados decretos, se concedió que pudiese éste importar libres de derechos los materiales, enseres y todo lo necesario para la construccion y uso del camino.

Por el art. 7º, la Empresa podia exportar libre de derechos la cantidad de dinero que, por las exenciones concedidas en el anterior, fuera necesaria para la compra de objetos que debian traerse del extranjero, y además quinientos sesenta mil pesos anuales por el espacio de veinticinco años.

En el art. 12 se le autorizó para comenzar, seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyera, con tal de no verificarlo á favor de algun gobierno extranjero; y se consignó que en ningun caso podia hipotecar el privilegio mismo sin previo consentimiento del Gobierno de la República.

Por el art. 17 se obligó al empresario á que dentro del plazo de seis años estarian en uso para el público treinta leguas mexicanas á lo menos de la ruta general, de las cuales veinticinco partirian del puerto de Veracruz, y las otras cinco de esta capital para el puerto. La falta de cumplimiento hacia incurrir al empresario en una multa de $ 150,000.

Para auxiliar las obras, el art. 19 creó el fondo de ocho millones de que ya se hizo mencion, y al cual se contrae el decreto que se ha señalado con el número 4. A este fondo se le fijó un rédito de cinco por ciento al año, y el capital debia pagarse en cincuenta años, amortizándose un dos por ciento anualmente.

El art. 20 consignó al empresario el diez por ciento del derecho de mejoras materiales, para aplicarlo al pago de réditos y amortizacion de capital; pero imponiéndole en el artículo siguiente la obligacion de liquidar cada seis meses con el Ministerio de Fomento. Si de esta liquidacion resultaba que la Empresa habia recibido más de lo necesario para el pago de réditos y dos por ciento de capital, devolveria el excedente; y si por el contrario, lo percibido no alcanzaba á cubrir aquellas obligaciones, el Ministerio completaria el pago tomando lo que correspondiera de cualquiera otra renta nacional que se conviniera al efecto.

Por el art. 22 se obligó al empresario, ó sea D. Antonio Escandon, á entregar en la Tesorería general, en cambio del fondo de ocho millones de que se ha hecho mencion, una suma igual en títulos de la deuda interior dentro de estos plazos: tres millones en todo el año de 1858, y un millon en cada uno de los siguientes, li-

quidándose los réditos que causaran hasta fecha 13 en que la Compañía recibiera los nuevos bonos.

Por el artículo 23, además de la multa de $.150,000 fijada en el artículo 17 si no cumplia la Empresa con la obligacion de construir treinta leguas del camino, y con la entrega de títulos de la dauda interior en cambio de los «bonos de construccion,» deberia *perder el privilegio* y el fondo especial consignado al pago de réditos.

Conforme al art. 28, el Gobierno percibirá el 20 por ciento de las utilidades, teniéndose por tales el sobrante que resultara, cubiertos los gastos generales de conservacion y locomocion, y el rédito de seis por ciento sobre los capitales invertidos en el camino.

El privilegio caducaba, segun el art. 33, por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo en todo ó en parte á un gobierno extranjero, ó bien á cualquiera individuo ó corporacion, sin previo consentimiento del Supremo Gobierno.

El art. 34 dice textualmente: «La caducidad por las dos primeras causas á que se refiere el artículo anterior, no solo producirá la pérdida del privilegio, sino que traerá consigo las penas á que se reficren los artículos 17 y 23, esto es, la pérdida del fondo destinado al pago de réditos y amortizacion de capital y la aplicacion de la multa.

Por el art. 36 la Empresa se obligaba á construir en esta capital una penitenciaría y una casa de inválidos, cuyo costo no bajaría de un millon de pesos. Durante el plazo de seis años, dentro del cual se concluirian estas obras, se destinaba á su auxilio el sobrante del fondo de Minería, despues de cubierto el rédito de tres por ciento de los capitales á que estaba hipotecado, la asignacion del colegio y los gastos de la oficina del ramo. Si al terminar los seis años no habia concluido la construccion de los expresados edificios, el Gobierno mandaria apreciar, conforme al art. 37, la parte que faltare, y el empresario la cubriria, así como una multa de cincuenta mil pesos.

Tal es el privilegio de 31 de Agosto de 1857, en la parte esencial que se refiere á auxilios del Erario y á las obligaciones impuestas al agraciado.

Conviene tener presente que esta concesion hacia dueño al Gobierno del 20 por ciento de las utilidades del camino, no aumentaba en un solo peso la deuda interior, supuesto que al crear unos títulos se amortizaban otros por la misma suma, y la Nacion tendria á los seis años dos edificios de indisputable utilidad pública, que le remuneraran sus desembolsos, siquiera en parte.

II.

Poco tiempo despues de sancionado el decreto de 31 de Agosto de 1857, recibió D. Antonio Escandon los primeros valores en bonos del fondo de ocho millones, esto es, el 13 de Octubre del mismo año; ya cuando tuvo lugar el 17 de Diciembre siguiente el movimiento político de Tacubaya, se le tenian entregados cinco y medio millones, y el 25 de Febrero de 1858 recibia el resto, sin que el cambio efectuado que elevó á Zuloaga al poder, sirviera de obstáculo para que las obligaciones pactadas tuvieran su exacto cumplimiento por parte del Gobierto.

En este mismo año estaba obligado D. Antonio Escandon, como se ha dicho ya, á entregar en esta Tesorería general, en títulos de la deuda interior, tres millones de pesos. Anticipadamente, desde el 21 de Octubre de 1857, exhibió $ 501,500 33 en bonos del 3 por ciento y certificados admisibles en el pago de derecho de traslacion de dominio: el 23 del mismo mes entregó otros $ 1,500 en la misma especie, y esta fué la última vez que la Tesorería general tuvo que amortizar papel público de la indicada procedencia. Fácil es concebir cómo el empresario pudo manifestarse diligente en cumplir su compromiso para servirse más tarde de una excusa que los sucesos pusieron en su mano. El 14 de Diciembre de 1857, un extranjero llamado L. S. Hargous propuso prestar al Gobierno Supremo trescientos mil pesos, mitad en efectivo y mitad en bonos, que en esa época se adquirian en la plaza á ocho por ciento de pago. Dos condiciones esenciales exigió el prestamista: primera que se le reembolsaria del total en el plazo de diez y ocho meses; y segunda, que se le hipotecarian ó darian en depósito tres y medio

millones de pesos en bonos de la deuda interior. Aceptada la propuesta, el empresario del camino de fierro no entregó más créditos: su obligacion se anotó por la hipoteca especial de tres y medio millones en bonos de la deuda interior á favor de Hargous; y cubierto con este procedimiento, pudo resistir impasible los ataques de la Tesorería general, empeñados á menudo en el cobro de los títulos que estaba obligada á recoger, y cuyos esfuerzos redobló inútilmente despues de haberse declarado nula la hipoteca en 15 de Junio de 1859. (Documento número 9).

Se recordará que en esta época gobernaba en México el partido reaccionario, aunque nunca pudo sobreponerse al poder legítimo del Gobierno liberal que residia entonces en Veracruz.

D. Antonio Escandon, creyendo, sin duda, que las circunstancias le eran propicias, trató con el llamado Ministro de Fomento de Miramon, y obtuvo en el privilegio de 31 de Agosto de 1857 las reformas que convinieren á sus intereses. (Documento número 10).

Hé aquí cuáles fueron las más sustanciales.

En lugar de 20 por ciento de utilidades que debia percibir el Gobierno conforme al art. 28 de aquel decreto, la Empresa se obliga á entregar, segun el nuevo convenio, seis mil acciones del ferrocarril, de á cien pesos cada una.

La Empresa quedaba libre de la obligacion que tenia contraida de construir una penitenciaría y una casa de inválidos, con la simple promesa de *anticipar* al Ministerio de Fomento en cuenta de las utilidades de las seis mil acciones, lo necesario para realizar el pensamiento de levantar en la Plaza de Armas de esta capital el monumento á la independencia, propuesto por la Academia de San Cárlos; y además, quince mil pesos anuales desde Enero de 1860, por mensualidades destinadas á la Escuela de Agricultura.

De la parte de terrenos baldíos reservada en los contratos ajustados hasta aquella fecha (30 de Julio de 1859), con la casa de Jecker y Cª, se aplicaba á D. Antonio Escandon una mitad, de la cual podia disponer á su arbitrio en favor de colonos ó de trabajadores del ferrocarril.

En este convenio, la casualidad ó los acontecimientos impidieron que el empresario sacara todavía mayores ventajas; porque ha-

biendo indicado que se trataba de expeditar los trabajos, se le prometió que si la suscricion del público no era suficiente, serian adoptados en un decreto otros arbitrios sobre los fondos municipales de las ciudades de México y Puebla, estableciendo la Minería y Academia de San Cárlos.

De este modo habia logrado D. Antonio Escandon, no solo verse libre de compartir con el Gobierno las utilidades del camino y de construir los dos edificios á que estaba obligado, sino colocarse en vía de alcanzar otros auxilios y de obtener nuevos títulos para aumentar los que ya tenia otorgados. Así se destruyó esa liga íntima que tuvieron en el decreto de 31 de Agosto de 1857, los artículos 19 y 28, buscando en el segundo alguna compensacion á los auxilios otorgados en el primero.

III.

Derrocada la reaccion á consecuencia de la memorable batalla de Calpulalpam, y establecido el Gobierno legítimo en esta capital, comenzaron de nuevo las gestiones para reformar el privilegio de 1857 en el sentido que el empresario habia pactado en 30 de Julio de 1859. En esta vez, como en todas, el éxito le fué tan favorable como pudo desearlo, siendo el testimonio de este juicio los decretos de 5 y 8 de Abril de 1861, y el reglamento del primero de éstos que lleva la misma fecha. (Documentos números 11, 12 y 13).

Pocos artículos de la antigua concesion no fueron reformados, contándose entre los que no se alteraron el que creó el fondo de ocho millones de pesos para auxiliar las obras del camino.

Por el art. 7º se prometió al empresario la libre exportacion de 560,000 pesos anuales por espacio de veinticinco años.

Por el 12 se le prohibió hipotecar á un gobierno extranjero los tramos que fuera construyendo, y aun el privilegio mismo sin consentimiento del Gobierno.

Por el 16 se obligó á tener en explotacion dentro del plazo de cinco años la parte de la ruta general y el ramal necesario para unir la capital de la República con la del Estado de Puebla, sin suspender por esto los trabajos ya comenzados de Veracruz para

el interior. La falta de cumplimiento á estas estipulaciones hacia incurrir al empresario en una multa de $ 300,000.

Por el art. 18 se dejó subsistente, como se ha dicho, el fondo de ocho millones.

Por el 19 se consignó expresamente el 20 por ciento de mejoras materiales al pago de los réditos y amortizacion del capital durante veinticinco años.

El art. 20 determinó que el expresado derecho fuera representado en adelante por un papel público que emitió el Ministerio de Fomento, conforme á las bases contenidas en el reglamento referido, segun el cual cada semestre se liquidaria la cuenta de la Empresa, quien se obligaba á ministrar á aquella Secretaría veinte mil pesos mensuales, siempre que el papel expresado fuera admitido en las aduanas marítimas.

En el art. 24 se le impuso al empresarío la obligacion de comenzar, cuando más tarde á los dos meses, las obras á que se refiere el art. 16, manteniendo durante la estacion de secas en cada año un número de operarios que no bajara de cuatrocientos, y en la de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

En el art. 38 se declaró que el empresario se daba por recibido de los réditos vencidos sobre el fondo de ocho millones hasta fin de Febrero de 1861, con las cantidades que habia percibido, inclusive el sobrante del fondo de Minería. En consecuencia, debieron cortarse los cupones correspondientes y entregarlos á la Tesorería general, ó al representante de la República en Paris ó Lóndres, dentro del plazo de seis meses. El mismo artículo señaló el de cinco años para la entrega de cuatro millones de títulos de la deuda interior, que en concepto del legislador, faltaban de los ocho millones que tenia el deber de cubrir D. Antonio Escandon, en cambio del nuevo fondo de que estaba en absoluto dominio.

El art. 40 suspendió por cinco años el derecho adicional de amortizacion de la deuda interior que se cobraba en las aduanas marítimas, y previno que en su lugar y conforme al decreto antes citado de 8 del mismo Abril, se cobrara el 15 por ciento sobre los derechos de importacion, pagadero precisamente en acciones del ferrocarril.

Por último, en el art. 41 se confirmó la cesion de terrenos baldíos, acordada por el Gobierno reaccionario.

Veamos ahora los resultados que produjeron estas nuevas concesiones.

El hecho de haberse dado por recibido el empresario de los réditos vencidos, cubrió como con un velo todo lo ocurrido hasta fin de Febrero de 1861 en este grave negocio; de manera que sin haber llenado el Sr. Escandon ninguna de las obligaciones que contrajo, se le redimió del compromiso de gastar un millon de pesos en la construccion de la penitenciaría y casa de inválidos, del 20 por ciento de utilidades para el Gobierno, estimado en el convenio reaccionario en seiscientos mil pesos, supuesto que se pactó la entrega de seis mil acciones de á $ 100, como se ha dicho ya, y de la obligacion de liquidar la cuenta de las cantidades que habia recibido de distintas procedencias.

Los réditos del fondo de ocho millones en tres años y medio trascurridos de 1º de Setiembre de 1857 á fin de Febrero de 1861, habian importado solamente un millon cuatrocientos mil pesos; de consiguiente, si por las concesiones arriba expuestas se le condonaron obligaciones importantes un millon seiscientos mil pesos, es evidente que aun en el supuesto de que D. Antonio Escandon, mediante el cumplimiento de las demas obligaciones que contrajo, hubiera conservado ilesos sus derechos á los réditos de ocho millones, se le pagaron éstos y se le hizo una donacion de doscientos mil pesos, además de las cantidades que percibió de distintas procedencias, y del valor de los terrenos baldíos que le fueron aplicados, segun acredita la certificacion que en su lugar se acompaña. (Documento número 14).

El dia 5 de Abril de 1861, fecha del decreto de que se viene hablando, no debia el Sr. Escandon 4.000,000 de pesos en títulos de la deuda interior, como se dijo en el art. 38, sino 7.497,998 pesos 67 centavos, porque en cuenta de su obligacion de entregar 8.000,000, solo se habian recibido 502,001 pesos 33 centavos. Hasta el 22 de Octubre del mismo año de 1861 fué cuando se practicaron los asientos que dieron por resultado la amortizacion del crédito de Mr. Hargous, de que hablé antes, compensando su importe

de $300,000 con 3.497,998 67 de aquella procedencia. [Documento número 15].

Quedaba el Sr. Escandon deudor de cuatro millones despues de esta operacion, acerca de la cual es inútil todo recuerdo. Vinieron para la República dias aciagos y con ellos las ocasiones de consumar negocios gravosos que habian de refluir en provecho del camino de fierro. La casa de Labadie y Compañía propuso al Gobierno darle una escritura de $ 225,000 perteneciente en su orígen al mismo Mr. Hargous de antes, y 15,000 en efectivo, por los cuatro millones de títulos de la deuda interior que el Sr. Escandon debia cubrir más tarde. (Documento número 16). El Gobierno, urgido, con peligros que afrontar de los más terribles que el país ha atravesado, y en una situacion poco menos que desesperada, mirando avanzar á los invasores franceses que en la época en que se hacia tal propuesta se concentraban sobre Puebla, aceptó la escritura y 20,000 pesos en lugar de los 15,000 que se le ofrecian para chancelar definitivamente, como se chanceló, la obligacion de los ocho millones exigidos por el legislador en el art. 22 del decreto de 31 de Agosto de 1857. (Documento núm. 17.)

Estos hechos innegables comprobados con las constancias que se acompañan, es preciso que se conozcan para justificar las partidas de la liquidacion del Ferrocarril de Veracruz á México, y para tener la explicacion de las aplicaciones que en ella se hacen, como se verá adelante.

Los dos millones de pesos emitidos por el Ministerio de Fomento, conforme al reglamento de 5 de Abril de 1861, fueron entregados al Sr. Escandon en bonos que se llamaron del 20 por ciento de mejoras materiales, y puestos inmediatamente en circulacion por sus agentes. (Documento núm. 6). El decreto de 8 del mismo mes y año que ordenó se admitiera el 15 por ciento adicional de los derechos de importacion en acciones del Ferrocarril, comenzó á observarse desde luego, y de estas procedencias siguió recibiendo el empresario sumas no despreciables de las aduanas marítimas, hasta que se consumó la intervencion francesa y el establecimiento en México de su llamado gobierno.

IV

«A la llegada del ejército frances, dice una publicacion oficial de la época,[1] se hizo un contrato entre su general en jefe y el Sr. Escandon, concesionario del ferrocarril, y en consecuencia se continuó éste, dirigido por los ingenieros franceses, haciendo ochenta kilómetros,» (cerca de veinte leguas.)

Entre los expedientes que he tenido á la vista, se encontró este contrato en frances, autorizado debidamente por el director que era entónces del camino de fierro; documento que acredita suficientemente lo que nadie ignora y es, que el Sr. Escandon innovó y dió él mismo por insubsistentes todos los contratos que habia celebrado con los gobiernos mexicanos anteriores, en el hecho de tratar y pactar otra cosa distinta con los invasores, deduciéndose que estos contratos no deben tampoco subsistir para la Nacion en la parte gravosa. La traduccion de aquel documento se acompaña con el número 18.

Para el objeto de este informe se necesitaba algo más, saberse lo que ese contrato le produjo al empresario ó concesionario del Ferrocarril, porque seguramente todas las concesiones, todos los contratos y todos los pasos que dió en este negocio, no tuvieron ni han tenido hasta ahora otro objeto que hacer el camino, segun parece, con los auxilios de la Nacion.

Persuadido de esto, solicitó la Tesorería general que se le comunicaran los datos que tuviera el Ministerio de Fomento relativamente á las sumas que el Sr. Escandon recibió, como era de suponerse, para la construccion del mencionado tramo, y despues de algun tiempo se hallaron los que expresa la órden suprema de 1º de Abril último, en la cual no solo aparece que el Sr. Escandon recibió el costo material de las obras, que se eleva á fr. 9.682,401 02, sino que ni siquiera pagó á los ingenieros franceses que las dirigieron. (Documento núm. 19.)

En la cuenta que se verá adelante, figura la suma indicada reducida á pesos mexicanos, conforme al cambio fijado por el Cole-

1 Memoria de D. Luis Robles, 1865, página 431.

gio de Corredores; mas aunque mediante este cargo, la Compañía ó el empresario aparezcan hoy como dueños del tramo referido, no podrán nunca quitarse el que les resulta de haber estado en posesion de sus rendimientos sin que nada les haya costado. Siendo esta la verdad de las cosas, habria justicia para cargarle tambien esos productos, deducidos los gastos de explotacion; y si no lo hace así la Tesorería, es porque no tiene idea de su monto, y porque le parece que tratándose de liquidar, una vez por todas, la intrincada cuenta del Ferrocarril, hay que buscar el medio de allanar las dificultades, y ceder en algo para poner término á un negocio que hasta aquí ha parecido interminable.

Concluidos los ochenta kilómetros, quedaron algunos materiales sobrantes que se consideran en la cuenta conforme al precio fijado por el empresario. (Documento núm. 20.)

El órden en que se han venido colocando los hechos exige naturalmente que se mencione en este lugar el que siguió á aquel contrato, y fué el convenio con la «Compañía limitada del Ferrocarril Mexicano,» ajustado en 23 de Enero de 1865, entre el subsecretario de Fomento y Mr. Sandars y aprobado por decreto de 26 del mismo.

En este convenio se le concedieron á la Compañía los terrenos de propiedad nacional, la libre exportacion de $ 560,000 anuales, $ 140,000 cada tres meses para pago de réditos y amortizacion del fondo de los ocho millones emitidos en 1857, y 15 por ciento adicional de los derechos de importacion en cambio de acciones, todo durante el período de veinticinco años. (Documento núm. 21.)

Desde aquí en adelante el antiguo empresario D. Antonio Escandon dejó de figurar como tal, sustituyéndole una compañía, cuya formacion, estatutos, etc., no conoce la Tesorería general. El hecho, sin embargo, prueba suficientemente que faltó aquel á los deberes que le impuso el art. 33 del decreto de 31 de Agosto de 1857 y el 12 del de 5 de Abril de 1861, cediendo ó enajenando el privilegio sin consentimiento del Gobierno de la República.

La nueva Compañía, aprovechando las circunstancias y creyendo que su posicion estaba definitivamente fijada, interesó cuanto pudo á los hombres del Imperio para impulsar las obras del Ferrocar-

ril, como se comprende á la vista de las cuantiosas sumas que logró sacar, ya de la caja central, ya de las aduanas ó en giros sobre Paris á cargo de la comision encargada de realizar los empréstitos con que se pretendió gravar á la Nacion.

Es muy de notarse, que ni antes ni despues de celebrado el convenio imperial se haya practicado liquidacion alguna con el antiguo empresario. Algunos apuntes aislados que se encuentran en los expedientes, dan idea de que intentó hacerse algo á este respecto; pero como siempre, sin éxito. De lo que se trataba era de obtener fondos del Erario, y explotar todas las circunstancias que se pusieron en manos de la Compañía, inclusive la de importar materiales libres de derechos, á cuya sombra se hizo el contrabando en una escala vergonzosa, de que son testimonio los expedientes que existen en la aduana de Orizaba, donde aparecen cubiertos con el nombre de materiales los abarrotes, ropa y aun pianos y artículos de lujo, importados, como fácilmente se comprende, para sacar un lucro á costa del Erario. Tal vez de estos aprovechamientos criminales no haya resultado beneficiada la Compañía; pero es indudable que del abuso, háyalo cometido quien se quiera, es ella la responsable, por no haber tomado las precauciones debidas, y lo que es más, por haber dado su nombre para introducir artículos de comercio bajo el pretexto de ser materiales destinados á las atenciones del camino.

En esta época recibió la Compañía, como se verá adelante, la considerable suma de $ 1.995,817 52 para pago de réditos y amortizacion de capital del fondo de ocho millones tantas veces citado, y por compra de acciones para el Erario, sin que se amortizara siquiera un cupon de los títulos por cuya cuenta se cobraba, bien que en esto solo procedia conforme á la práctica adoptada desde el año de 1861, en que el Sr. Escandon se dió por cubierto de los réditos hasta fin de Febrero, y nunca entregó los cupones para su amortizacion, sino hasta que el cuarto Congreso constitucional, por medio del decreto de 11 de Noviembre de 1868, hizo que devolviera tanto los bonos, como sus cupones.

En la hipótesis de que este convenio hubiera sido legalmente ajustado, todavía se ve por su simple lectura, que la Compañía estuvo muy léjos de cumplir las obligaciones que le fueron impuestas

y aceptó espontáneamente. La más esencial consiste en haberse comprometido á «poner la línea entera al servicio público en el término de cinco años,» contados desde 1º de Enero de 1865. Si se tiene en cuenta que ya en esta fecha la vía llegaba á Paso del Macho, gracias á que la Compañía no invirtió fondos algunos de su pertenencia en la construccion, ningun trabajo costará conocer que con los cuantiosos elementos que el Imperio puso en sus manos, aun cuando los acontecimientos políticos no hubieran cambiado de rumbo, difícilmente habria estado listo el camino para fines de 1869. Y la prueba de esto está en que del año de 1865 al de 1867, es decir, en la mitad del plazo estipulado en el convenio, solo se puso en explotacion un tramo, el de Guadalupe á Apizaco, cuyo terreno no ofrecia dificultades algunas, ni el empleo de trabajos extraordinarios y costosos.

V

Caido el Imperio, se promulgó con fecha 27 de Noviembre de 1867, el decreto que indultó á la Compañía, ó mejor dicho, al Sr. Escandon, de las penas en que lo hizo incurrir el hecho de haber celebrado el convenio de 23 de Enero de 1865. (Documento número 22.)

Las condiciones bajo las cuales se otorgó esta gracia, puede decirse que son sustancialmente las mismas que contiene el decreto de 5 de Abril de 1861, aun en lo concerniente á darle á la Compañía $ 560,000 anuales ya no á título de réditos sino como subvencion, y 15 por ciento de los derechos de importacion en cambio de acciones, cuyos términos y modo de recibirlas fijó otro decreto de 1º de Diciembre de 1867. (Documento núm. 23.)

Suspensos estos decretos hasta la revision del Congreso, vino el de las modificaciones sancionado el 11 de Noviembre de 1868 (Documento núm. 24), al cual está actualmente sujeta la Compañía, y es el que le aseguró los goces del privilegio y una subvencion de...... $ 560,000 anuales por cuatro años, además del 15 por ciento sobre los derechos de importacion que han seguido y siguen percibiendo

sus agentes en los puertos, á cambio de acciones. Los resultados de este decreto han sido tan visibles y tan recientes, que seria ocioso referirlos con todos sus pormenores. Su obligacion en lo que toca al plazo señalado para unir con Apizaco la ciudad de Puebla, espiraba el 31 de Diciembre de 1869, y es público que desde el dia 16 de Setiembre anterior quedó inaugurado aquel tramo. En cuanto á los trabajos del resto de la línea, se sabe que no se han interrumpido, siendo de esperarse que para fin del año de 1872, fecha señalada al efecto, quede totalmente concluida entre Puebla y Paso del Macho.

Es verdad que los $ 560,000 anuales no han sido del todo pagados en el primero de los cuatro años convenidos; pero hay que considerar que á la Compañía se le entregaron en el papel que creó el decreto de las modificaciones, y que si no lo realizó todo, puede haber dependido de que llegó tarde á los puertos y comenzó á amortizarse pasados algunos meses del año á que correspondia la primera emision.

Veracruz, que es la aduana de más entradas, remitió los primeros valores del doce por ciento para el pago de la subvencion hasta el mes de Mayo: Mazatlan hizo el primer envío de los que amortizó hasta el 10 de Mayo: Tampico el 3 de Abril: Matamoros el 2 de Mayo y Manzanillo el 27 de Febrero; de manera que ninguna de las cinco aduanas designadas para cubrir la subvencion, comenzó á recibir los bonos creados al efecto, sino despues de corridos muchos dias de la fecha desde la cual ha de contarse el año. La Compañía, segun el artículo 21 del repetido decreto de 11 de Noviembre de 1868, debia recibir en dinero efectivo en esta capital lo que hubiere faltado para completo de los $ 560,000; mas esto no ha podido hacerse, pendiente como ha estado la liquidacion definitiva de la cuenta general desde su orígen; y con tanta más razon, cuanto que antes de suspenderse los efectos de los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, y sin que hubiera mediado la amortizacion de los bonos del doce por ciento, porque aun no se emitian, la Compañía habia recibido diversas sumas cuyos comprobantes se han reunido con mucha lentitud á causa de las crecidas distancias á que se encuentran algunas aduanas.

Ni podia quejarse la Empresa á este respecto, porque siguiéndose el propósito de que la cuenta quede liquidada hasta 30 de Junio de 1870, se le considera en el lugar correspondiente tanto la suma de $560,000, perteneciente al año de 1868 á 1869, como lo que en proporcion le toca de 1869 á 30 de Junio de 1870.

En cuanto al quince por ciento, los agentes de la Compañía lo han estado recibiendo y lo reciben con absoluta regularidad en cambio de certificados provisionales de acciones; pero tanto éstos, como los que dieron en la época del Imperio, no han llegado á cambiarse por las acciones definitivas como parece necesario. Está bien que las aduanas reciban certificados provisionales, supuesto que los agentes de la Compañía en los puertos están sujetos á recibir á menudo cantidades pequeñas que no cubren el valor de una accion; mas una vez remitidos á esta oficina, parece regular que los retire periódicamente la Compañía, dando en cambio las acciones equivalentes autorizadas en debida forma, y no simplemente por un agente aun el más caracterizado, como está sucediendo con los certificados.

Por sensible que sea reconocer que en todo esto ha seguido la Compañía la antigua costumbre de dejar todo al tiempo, hablan demasiado claro los hechos, para que pueda aprobarse tal estado de cosas, sin llamar, como me permito hacerlo, la atencion del Supremo Gobierno.

Tenemos en certificados provisionales, unos firmados por el agente Kirpatrick, y otros por F. Allsopp, la fuerte suma de $1.954,674 equivalente á 19,546 acciones de á cien pesos cada una, las cuales, á estar extendidas con todos los requisitos debidos, habrian producido, como tienen que producir, una entrada á la renta del papel sellado de $9,773, á razon de cincuenta centavos cada una, segun lo que dispone el decreto de 4 de Agosto de 1860. (Documento número 25).

VI.

No desconoce la Tesorería general que en los trabajos impendidos para la liquidacion de toda la cuenta, va á objetarse que no están divididas las épocas, especialmente por lo que hace á la que

puede considerarse como la última; mas esto queda contestado con presentar en su órden cronológico todas las partidas que la forman. El Erario no puede admitir que haya en este negocio más que un deudor, el ferrocarril, para cuya construccion se han ministrado sumas de más ó menos importancia en un dilatado período: pretender hacer cargo de estas á un empresario, á una ó á varias Compañías, ni puede hacerse con precision, ni es lo que procede conforme á la narracion de los hechos que quedan mencionados, ni á la Tesorería se le ha dado nunca noticia oficial de todos los traspasos, modificaciones y variaciones de esta negociacion. El ferrocarril, á su vez, será acreedor de todas las sumas que haya entregado el empresario, ya en acciones ó ya en dinero, y de las cantidades que legítimamente le correspondan, como es la subvencion de $ 560,000 anuales de que actualmente disfruta, y el precio de los créditos con que trató de compensar el fondo de 8.000,000, que figura como la primera partida de la cuenta.

Es indudable que por parte del Sr. Escandon va á notarse que no se abonan réditos á estos $ 8.000,000; pero, además de que así está resuelto en la suprema órden de 5 de Abril último, ¿puede haber justicia para abonarlos? Ninguna seguramente en concepto de esta oficina.

Segun el extracto que precede, el Sr. Escandon se dió por pagado de los que estaban vencidos hasta fin de Febrero de 1861, más el dos por ciento de capital, con las cantidades que habia recibido hasta entonces y mediante á que se le relevó de la obligacion de gastar un millon de pesos en la construccion de una casa de inválidos y una penitenciaría; de manera que bajo cualquier aspecto que esto se vea, resulta que el Gobierno pagó esos réditos, importantes 1.400,000 y no en provecho del camino; porque no habiendo entonces otros tramos construidos que el de México á Guadalupe, construido por los empresarios que precedieron al Sr. Escandon y que no disfrutaron subvencion alguna, y el de Veracruz á San Juan, que lo construyó el Gobierno y compró D. Manuel Escandon, no pudieron ser invertidos en el objeto que se propuso la ley, es decir, en la continuacion de nuevas obras de la línea hasta México.

Sea como fuere, no hay duda que el Sr. Escandon obtuvo á título de réditos un millon cuatrocientos mil pesos. Modificado el primer privilegio, recibió el empresario dos millones de pesos en papel de mejoras materiales, de cuya suma realizó $371,814 57, con más $56,521 88 del quince por ciento destinado á acciones, haciendo estas dos cifras unidas á la anterior un total de cerca de dos millones de pesos. Vino la intervencion, y de ella recibió poco menos de otros dos millones, y van ya cuatro: más adelante se ajustó el convenio de que se ha hecho mencion, y las partidas que en virtud de él percibió la Compañía ascienden á más de otros dos millones; así es que en todo tenemos, á poco más ó menos, seis millones, de los cuales, si exceptuamos los dos últimos gastados en el tramo de Paso del Macho, resultará que para el de México á Apizaco ha dado el Erario la enorme suma de $4.000,000. ¿Vamos á recargar esta cifra con el abono de réditos del 1° de Marzo de 1861 á 11 de Noviembre de 1868, fecha del decreto que extinguió el fondo de los $8.000,000? Entonces resultaria esta monstruosidad: que sobre los $4.000,000 demostrados, se le daria á la Compañía la cantidad de $2.600,000, que representan quince dividendos, ó sea treinta y dos y medio por ciento sobre los $8.000,000 desde 1° de Marzo, fecha inmediata siguiente al último dia de Febrero, en que se dió por satisfecho el Sr. Escandon, segun el decreto de 5 de Abril de 1861, hasta el 1° de Setiembre de 1868, fecha inmediata al decreto de 11 de Noviembre, en que se extinguió el fondo. Así se aumentaria la suma, y tendriamos que el Erario habria dado para el repetido tramo cerca de seis y medio millones de pesos.

Cuando el C. Juan A. Zambrano estuvo encargado de liquidar esta cuenta en el año de 1868, recibió del Sr. Escandon algunos datos, entre los que se encuentra una especie de resúmen donde se abona réditos de los repetidos ocho millones, hasta 1° de Enero de 1865, en cuyo mes tuvo lugar la aprobacion del convenio con la Compañía imperial limitada, lo cual da idea de que no tenia tampoco plena confianza en que debia abonársele, despues de esta fecha. [1]

1 La partida dice así: "Por réditos sobre ocho millones de pesos al cinco por

De otra autoridad y de otro lugur son las consideraciones á que se prestan estos hechos. La oficina los menciona solamente para apoyar sus operaciones, dejando que los números den el resultado que se busca; así es que, si no se abonan réditos sobre el fondo de ocho millones, se considera, en cambio, el costo de los titulos y el monto de las sumas recibidas del Sr. Escandon y sus cesionarios, en diversas fechas y por distintos motivos. Habiendo devuelto los bonos, nada más regular que abonarle los valores en cuya virtud creyó adquirirlos. Ni estos fueron los que el decreto de 31 de Agosto de 1857 determinó, ni bastaria que hubieran sido, para abonar los réditos si faltaba, como ha faltado para compensarlos, el cumplimiento de las demas obligaciones contraidas por el empresario.

Tal es el juicio de esta Tesorería y el resultado de sus investigaciones en el grave negocio de que se trata. Por lo demas, la justificacion de cada una de las partidas que forman la cuenta no dará lugar, estoy seguro de ello, á que se dude de su exactitud aritmética, ni de la verdad de su contenido.

VII.

Con las noticias que preceden queda cumplido el objeto que me propongo de dar á conocer con cuanta exactitud me ha sido posible, aunque de una manera muy concisa, los hechos que se refieren al ferrocarril de Veracruz en el período de 1857 á 1870.

Se notará que no he mencionado el tramo de Veracruz á San Juan adquirido por el Sr. Escandon en virtud del artículo 15 del decreto de 31 de Agosto de 1857, y debo dar, por lo mismo, las razones que tengo para obrar de este modo. La primera es que el precio de $750,000 en que el Gobierno estimó aquel tramo, aparece recibido en esta Tesorería en los valores recibidos entonces; y la segunda, que aunque haya habido con posterioridad á aquella fecha algunas gestiones para oponerse á la venta por parte de los

ciento al año; desde 1º de Marzo de 1861 hasta 1º de Enero de 1875, tres años y diez meses, $1,533,333 33."

acreedores del fondo de peajes, es indudable que quedó consumada y el Gobierno obligado á la eviccion y saneamiento, como cualquiera vendedor comun.

Hay tambien otra omision en lo que se refiere á las diferentes multas con que se conminó al Sr. Escandon y sus cesionarios; pero esto depende de que todas ellas se quedaron escritas y sin la aplicacion práctica que seguramente debieron tener en algun caso.

.En cuanto á la libre importacion de materiales del extranjero, exportacion de fondos y cesion de terrenos de propiedad nacional, como en nada aumentan el débito ni el crédito de su cuenta, porque todas estas concesiones se le otorgaron en los decretos tantas veces citados, no se han tenido para nada presentes, como seria preciso tenerlas, si en lugar de liquidar se tratara de valorizar el camino y sus obras y los medios que el Gobierno ha dado á la Empresa para llevar éstas á cabo.

Pasarémos antes de ver la cuenta con que debe terminar este trabajo, á reasumir de lo expuesto cuáles han sido las obligaciones de que se le libertó, y cuáles no han sido jamas cumplidas.

Ha sido libertada:

De construir una penitenciaría y una casa de inválidos, cuyos presupuestos no bajarian de un millon de pesos.

De la obligacion que contrajo de dar al Erario el 20 por ciento de utilidades como socio, y de la entrega de seis mil acciones en que quedó conmutada esta obligacion. y .

De perder el privilegio por haber tratado con el llamado Imperio.

Ha faltado:

Al cumplimiento de la entrega de los títulos de la deuda interior, que debió exhibir dentro de los plazos que se han mencionado, en cambio de los ocho millones de bonos de construccion del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, á la obligacion que se le impuso de no suspender las obras manteniendo cierto número de operarios en ellas, y al compromiso de tener concluidos los tramos de México á Puebla, y de Tejería para el interior de la República en las fechas estipuladas, antes de la última concesion.

Veamos ahora el resultado aritmético de cuanto queda referido.

NOTICIA de las cantidades que D. Antonio Escandon y la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México han recibido del Erario desde 31 de Agosto de 1857 hasta 30 de Junio de 1870.

En bonos llamados de construccion del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, conforme al decreto de 31 de Agosto de 1857. (Documento núm. 26). $	8.000,000	00
En bonos denominados de mejoras materiales, creados por decreto de 5 de Abril de 1861. (Documento número 27)................. „	2.000,000	00
En efectivo del quince por ciento de importacion para acciones, entregado al Sr. Escandon en libranzas de los puertos, segun el documento número 28................................ „	56,521	88
Recibió el Sr. Escandon del pagador del ejército frances, para la construccion del tramo de la Tejería á Paso del Macho, inclusive una multa que le impuso el mariscal Bazaine [Documentos números 29, 30 y 31]................. „	1.924,667	13
Valor de los materiales sobrantes del tramo de la Tejería á Paso del Macho. [Documento número 32]................................ „	208,793	52
Pagado por cuenta de suplementos que hizo el tesoro frances al ferrocarril de Veracruz. [Documento número 33.]........................ „	369,310	35
Recibió la Compañía imperial limitada en toda la época del Imperio, segun los documentos números 34, 35 y 36.......................... „	1.995,817	52
Suplemento que hizo á la Compañía el pagador general del ejército frances, y cuya partida se encuentra mencionada en una memoria del Sr. Barron de 19 de Agosto de 1866, citada en la crónica de la sesion del Congreso del dia 13 de Abril de 1868. [Documento número 37]........... „	200,000	00
A la vuelta.........$	14.755,110	40

De la vuelta........ $	14.755,110 40
Entregaron las aduanas marítimas en el período en que estuvieron vigentes los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, hasta que se sancionaron las modificaciones en 11 de Noviembre de 1868, segun el documento número 38.................................. ,,	212,842 42
Entregado al agente principal F. Allsopp en bonos de la emision del doce por ciento, para pago del primer año de subvencion, admisibles en las cinco aduanas que determinó el decreto de 11 de Noviembre de 1868. [Documento número 39]............................... $	429,915 00
Recibió el mismo en bonos de la propia especie correspondientes á la segunda emision, ó sea al segundo año de los cuatro que ha de disfrutar la subvencion de $ 560,000 anuales conforme á dicho decreto. [Documento número 40]..... ,,	473,285 00
Recibieron sus agentes, por el quince por ciento de importacion en cambio de acciones, desde 1º de Diciembre de 1867, hasta 30 de Junio de 1870. [Documento número 41]............ ,,	945,374 09
Suma............. $	16.816,526 91

NOTICIA de los valores que D. Antonio Escandon y la Compañía del ferrocarril de Veracuz á México han entregado por cuenta del Erario nacional, y de los que le corresponden por subvencion á esta última.

Entregó el Sr. Escandon al Ministerio de Fomento, por cuenta de la asignacion de veinte mil pesos mensuales, que segun el artículo 22 del decreto de 5 de Abril de 1861 estaba obligado á ministrarle en cuenta de lo que produjera el

derecho de mejoras materiales. (Ducumento número 42)............................$	59,000 00
Entregó el mismo Sr. Escandon 180 acciones del ferrocarril de Orizaba á Veracruz y 181 del de México á Puebla, á $ 100 cada una. [Documento número 43].....................,,	36,100 00
Devolvió el Sr. Escandon en bonos del fondo de ocho millones, que creó el decreto de 31 de Agosto de 1857, conforme á lo dispuesto en el artículo 19 del de 11 de Noviembre de 1868. (Documento número 44).......................,,	7.999,900 00
Entregó el propio Sr. Escandon en efectivo por valor de un bono del expresado fondo que le faltó para la total devolucion del fondo de ocho millones. [Documento número 45].........,,	100 00
Devolvieron el Sr. Escandon y sus agentes en bonos del veinte por ciento de mejoras materiales, creados por decreto de 5 de Abril de 1861. (Documento número 46)..................,,	1.628,185 43
Se abona al Sr. Escandon, á los precios de plaza, el valor representativo de $ 502,001 33 que en bonos del tres por ciento y certificados para el pago de derechos de traslacion de dominio entregó en Octubre de 1857 en cuenta de los ocho millones que estaba obligado á exhibir en cambio del fondo que, para auxiliar las obras del ferrocarril, creó el decreto de 31 de Agosto de 1857. (Docunento número 47)............,,	72,592 93
Se abona al Sr. Escandon el importe total de un contrato celebrado con Mr. L. S. Hargous en Diciembre de 1857, mediante el cual se dieron por cubiertos $ 3.497,998 67, de los 8.000,000 que en títulos de la deuda interior estaba obligado á entregar. [Documento número 48]....,,	300,000 00
A la vuelta........$	10.095,878 36

De la vuelta........$	10.095,878 36
Se le abona al Sr. Escandon el valor de la entrega en efectivo que hizo Labadie y Cª en Marzo de 1863 y el importe de una escritura de Mr. L. S. Hargous, con cuyos valores se compensaron los cuatro millones que le faltaba entregar para completo de los ocho de que se ha tratado en los dos asientos anteriores. (Documento número 49).............................„	315,000 00
Se abona á la Compañía por su entrega de certificados provisionales en la época del Imperio, que han de cangearse por acciones. [Documento número 50]...........................„	1.009,300 00
Se abona por el primer año de subvencion corrido de 11 de Noviembre de 1868 á 10 de Noviembre de 1869, conforme al decreto de la primera de estas fechas. (Documento número 51).„	560,000 00
Se abona por lo correspondiente á dicha subvencion desde 11 de Noviembre de 1869 hasta 30 de Junio de 1870. (Documento número 52)..„	355,945 20
Se abona el valor de los certificados provisionales de acciones que han entregado los agentes de la Compañía, desde 11 de Noviembre de 1868 hasta 30 de Junio de 1870. (Documento número 53)..............................„	945,874 09
Suma.............$	13.281,497 65

DEMOSTRACION.

Importa lo recibido por el Sr. Escandon y la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México..$	16.816,526 91
Importa lo entregado y lo devuelto por el Sr. Escandon y la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México.........................„	13.281,497 65
Saldo á cargo del Sr. Escandon y la Compañía.$	3.535,029 26

Demostrado como queda el saldo de que es deudor el ferrocarril de Veracruz á México, toca al Supremo Gobierno acordar lo que estime conveniente para hacerlo efectivo, teniendo presente que de los $ 3.535,029 26 á que asciende conserva la Compañía algunos valores en papel del doce por ciento correspondiente á las dos emisiones, de los años 1º y 2º de los cuatro en que ha de disfrutar la subvencion de $ 560,000 00 anuales conforme al decreto de 11 de Noviembre de 1868.

Por la primera de las noticias que preceden, se verá que las indicadas emisiones, deducidas las sumas que se creyó habian recibido los agentes de la Empresa mientras estuvieron en vigor los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, representan la suma de $ 903,200; pero de esto ha amortizado la Tesorería, hasta 30 de Junio de 1870, el valor de $ 550,010, quedando existente para la circulacion desde 1º de Julio la cantidad de $ 353,190 que más tarde ó más temprano realizarán los encargados de hacerlo.

La Tesorería general, al presentar á vd. el fruto de su trabajo, no tiene la pretension de ofrecerlo como una obra perfecta, sino el empeño de acreditarle que no omite esfuerzos ni diligencias para alcanzar en los negocios de su resorte el órden y regularidad, cuyas únicas bases han de proporcionarle los medios de extirpar para siempre esas cuentas ilíquidas de otro tiempo, que tan funestos resultados han producido al Erario.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 23 de 1870.—*M. P. Izaguirre.*—C. Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

Documento número 15.

Compañía del ferrocarril mexicano.—Secretaría de la direccion.—México.—Señor Ministro.—Con fecha 9 de Noviembre último se sirvió vd. remitirme el cuaderno impreso que contiene la cuenta formada á esta compañía por la tesorería general, con fecha 4 de Se-

tiembre último, y los comprobantes en que la funda, para que hiciese sobre esos datos las observaciones que la empresa habia ofrecido presentar despues que le fuesen conocidos. Al acusar recibo del citado impreso, manifesté á vd. que me ocupaba desde luego del exámen de sus constancias, y que elevaria á ese ministerio el resultado de él, tan pronto como lo permitiesen la importancia de la materia y el cúmulo de datos y noticias que figuraban en el cuaderno de la tesorería. Voy á satisfacer esta promesa con el laconismo que me sea posible.

No me creo en la obligacion de discutir las diversas apreciaciones que hace la tesorería en los párrafos que preceden á la liquidacion, porque, en mi concepto, no ha sido de su incumbencia tràtar la materia de que en ellos se ha ocupado, ni han podido estar sujetas á su calificacion las diversas disposiciones que sobre la concesion del ferrocarril de Veracruz á México han sido expedidas. Sea cual fuere la opinion individual que sobre ellas profese el funcionario que suscribe, la produccion á que me contraigo pudo muy bien haberla dado á luz en otra oportunidad, pero no hacerla figurar en un documento oficial. Por este motivo, debo descartar de mi exámen las consideraciones nada sólidas y bien fáciles de combatir, que se encuentran en la parte expositiva del trabajo de la tesorería.

I

Hallo solo conexo con el asunto de que habré de ocuparme, lo que se asienta en el párrafo VI de esa introduccion, en el que aquella oficina se propone demostrar que no deben abonarse á la empresa en el tiempo corrido desde Febrèro de 1861, los intereses de los ocho millones de pesos de la subvencion decretada á su favor. Antes de discutir los fundamentos de la negativa de la tesorería, creo que el buen método exige exponer los antecedentes y razones que deben tenerse presentes en el caso.

El artículo 18 del decreto de 5 de Abril de 1861 creó un nuevo fondo consolidado de valor de ocho millones de pesos, que ganaria el interes del 5 por 100 anual, y seria pagado en veinticinco años en cantidades anuales de quinientos sesenta mil pesos, de los que se to-

maria la suma bastante para el pago de los réditos, y el resto se aplicaria á la amortizacion del capital. Quedó reconocido en ese artículo no solo el derecho de percibir el interes estipulado sobre la suma de los ocho millones, sino tambien la preferencia con que deberia ser pagado ántes que el capital. En el artículo 19 del mismo decreto, se comprometió el supremo gobierno á que dicho rédito y la amortizacion correspondiente del capital se haria siempre leal y cumplidamente, sin sujetarse jamas estos pagos á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decretara respecto de la deuda nacional. Supuesto que las cantidades que al concesionario se entregaban debian ser aplicadas primeramente al pago de intereses, segun dispuso en términos expresos dicha ley de 61, es indispensable hacer figurar en la cuenta la suma á que ellos monten, porque este será el único medio de saber si fueron ó no cubiertos en su totalidad, ó si el empresario recibió sumas excedentes á su importe que deban imputarse á la amortizacion del capital. No haciéndose así, se comete manifiesta injusticia, por la razon de que el monto de lo percibido por el concesionario, aplicable á la deuda de intereses, sufriria otro destino diverso del que la ley le ha dado ya.

Esta percepcion de sumas y su aplicacion al pago de intereses, pertenecen á la categoría de hechos consumados hace algun tiempo, que hoy no es dable desconocer ni ménos impugnar. Por precision tiene que admitirse el hecho derivado de la ley de 61, de que lo entregado por el erario fuese con destino á la solucion de los réditos que corrian á favor de la empresa en los términos que ella dispuso, y esto quedaria abiertamente contrariado con el hecho de cargarle esas sumas, sin tener en cuenta en la propia liquidacion la deuda de intereses á cuya amortizacion se consignaban.

Nótese bien que el mismo art. 1º del decreto de 27 de Noviembre de 1867 admitió el principio del reconocimiento de todo lo que habia tenido efecto en virtud de las disposiciones de los decretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1861, supuesto que establece que la pena de caducidad de esas concesiones no tuvo lugar sino con ocasion del convenio de 25 de Enero de 1865, celebrado con el titulado gobierno que estableció la intervencion francesa.

Esa ley de 1867 fué ratificada por la de 11 de Noviembre de 1868, expedida por el Congreso de la Union. Por esa disposicion se ve que el mismo gobierno nacional ha reconocido la vigencia de esas leyes de concesion, é indispensablemente reconoce tambien como consecuencia necesaria, la aplicacion ó título por el que recibia el concesionario las sumas que se le entregaban, á saber: el pago de los intereses de los ocho millones de pesos. Para negar ese derecho, se apoya la tesorería en el oficio de 5 de Abril de 1870 que el ministerio de hacienda le dirigió, y que entre los comprobantes publica con el número 3.

He leido atentamente esa comunicacion, y no he encontrado resuelto en ella lo que la tesorería pretende. No se dice allí que el em presario carezca del derecho de cargar lo que debió dársele por las disposiciones del decreto de 61, y por el contrario, lo considera, como la ley, atendible en el caso, supuesto que ordena que para la liquidacion que á la compañía mandaba formar, se tomara como punto de partida el 5 de Abril de ese año, en razon de que ese decreto habia dado por cubierta á la empresa de las cantidades que tenia asignadas, con lo que percibió hasta entónces; siendo de advertir, no obstante, que no desde la fecha mencionada de 5 de Abril, sino desde 1º de Marzo de 1861 es de donde ha de partir la liquidacion, porque el artículo 38 dió por pagados los réditos y compensadas las obligaciones del gobierno para con la empresa, hasta fin de Febrero del mismo año.

No es fuera del caso hacer notar la prudencia con que el ministerio de hacienda se abstuvo de consignar en su comunicacion citada una resolucion tan trascendental y grave como le atribuye la tesorería, porque consideró sin duda el derecho de la empresa en la materia, y que, siendo el gobierno una parte de las dos interesadas en la liquidacion, no podia decidir los derechos de la otra, atribucion que en último caso quedaba reservada al poder judicial.

En el pasaje citado del informe de la tesorería (párrafo VI), se hacen valer consideraciones erróneas contra el cargo de intereses. Se dice, por ejemplo, que el Sr. Escandon recibió el importe de los réditos corridos hasta el último de Febrero de 1861, que regula en

$ 1.400,000, fundándose para sostener esta opinion, en que por el decreto de 5 de Abril de ese año se libertó el Sr. Escandon del compromiso que la concesion anterior le habia impuesto, de gastar hasta un millon de pesos en la construccion de una penitenciaría y de una casa de inválidos.

Aun permitiendo que fuera exacta esta apreciacion de la tesorería, de ella misma se deduciria que el concesionario no quedó beneficiado con la compensacion que admitió el artículo 38 del decreto de Abril de 1861, porque miéntras él solo tenia que desembolsar un millon de pesos en la construccion de los edificios mencionados, remitia la deuda de $1.400,000 que el gobierno tenia á su cargo, resultando á favor del empresario un saldo de $400,000, no de pequeña importancia. La misma argumentacion de la tesorería revela la obligacion con que el gobierno se consideró en aquella época de cubrir los intereses de los ocho millones, buscando una compensacion para amortizar la deuda. El resultado es, que no en numerario ni de una manera efectiva se dió por cubierto el concesionario, y que en la operacion perdió una suma bien considerable.

En 1861 reclamó tambien el Sr. Escandon al gobierno el pago de los considerables perjuicios causados en el tramo de Veracruz, con ocasion de la guerra de reforma, por la ocupacion de la via, por la destruccion de una parte considerable de ella y de las estaciones que existian frente á la plaza de Veracruz, y por otros motivos semejantes, ascendiendo el valor de todos esos perjuicios á una suma bien fuerte. Este crédito se dió por compensado con las cortas cantidades percibidas por el concesionario, del 20 por 100 de mejoras materiales y del sobrante del fondo de Minería (artículo 28, decreto de 5 de Abril de 1871), con cuyo arreglo no quedó tampoco beneficiado el Sr. Escandon y sí el erario nacional, por la diferencia que resultaba contra éste entre las sumas compensadas.

Acumulando la tesorería las cantidades que supone recibidas por la empresa, de la hacienda pública, y que hace montar alegremente á seis millones de pesos, pregunta si todavía habrá de recargarse esta suma con el abono de réditos corridos desde el decreto de 1861 al de Noviembre de 1868. Poco espíritu de justicia y de imparcia-

lidad abriga el contador que deja de abonar partidas por no abultar el crédito de la cuenta. Esta operacion seria semejante á la del que quisiese hacer una poesía midiendo con un compás los renglones para que saliesen iguales, y despreciara la verdadera medida que debiera usar. Es de ninguna fuerza la razon de la tesorería, y solo sirve para persuadirse de que carece de consideraciones deducidas de la ley, para denegar el abono de réditos en la cuenta que ha formado. Sean cuales fueren las sumas que la empresa hubiese percibido del erario, y aunque resultara enorme la cifra á que ascendieran, esta circunstancia no podria constituir un motivo justo para dejar de acreditar todas las partidas derivadas de la ley de concesion, porque á su vez seria lícito tambien á la empresa omitir otras favorables al fisco, si encontrase muy abultadas las que la tesorería ha querido poner en el cargo de su cuenta. Ya se palpará en el curso de esta comunicacion, á qué vienen á reducirse los seis millones que la tesorería supone recibidos por la empresa, y el exámen de esta materia lo reservo para más adelante.

La autoridad muy respetable que puedo invocar en el punto de intereses de que me ocupo ahora, es el juicio de la misma tesorería, circunstancia que cuando ménos arguye poca consistencia en sus opiniones.

Con fecha 22 de Diciembre de 1869 remitió al ministerio de hacienda un resúmen de la cuenta que habia formado á la compañía, y en el oficio que la acompaña se contiene el siguiente pasaje, que no puedo resistirme á trascribir: "En segundo lugar, *deben abonarse igualmente* á la compañía *los réditos* que corresponden al fondo de ocho millones, *conforme á los artículos* 18 *y* 19 *del decreto de* 5 *de Abril de* 1861, para cuyo pago y el de un 2 por ciento del capital, le fué asignada la suma de quinientos sesenta mil pesos desde 1º de Marzo del mismo año, segun el art. 38 del referido decreto; pero este abono no lo ha podido hacer la oficina de mi cargo de su propio motivo, porque no tiene datos para saber si la compañía, en el largo período trascurrido de 1861 á 1868, ha llenado las obligaciones que aquel decreto le impuso, en cambio de la asignacion de los réditos que el gobierno supremo se comprometió á pagar sobre un fondo que fué creado ex-

clusivamente para auxiliar las obras de construccion del ferrocarril de que se trata." (Documento número 1 de los comprobantes publicados en el cuaderno de la tesorería.)

Muy terminante fué el juicio que pronunció entónces aquella oficina sobre el deber de abonar réditos á la empresa, de acuerdo con las disposiciones del decreto de 61; y no abrigando ninguna duda sobre esto, se abstuvo tan solo de consignar la partida correspondiente, por ignorar si alguna falta por parte del concesionario podia dispensar el cumplimiento de esa obligacion. Muy segura debió haberse hallado en cuanto á esto la tesorería, porque bien públicas fueron en toda la nacion las calamidades políticas que sobrevinieron en el mismo año de 61 y siguientes, y las que estrecharon por una parte al gobierno á disponer de todos los fondos de las aduanas, privando al Sr. Escandon del pago de lo que por el 20 por ciento de mejoras materiales y 15 por ciento de ferrocarril debia percibir, é impidieron por otra al concesionario practicar las obras del camino. La suspension de estos pagos y la guerra que comenzó en 1861, eximieron á la empresa del cumplimiento de sus obligaciones. (Art. 26, decreto de 5 de Abril de 1861.)

Si la tesorería encontró justo en Diciembre de 1869 el abono de intereses á la empresa y subsistente el decreto de 61, que así lo prescribia, no puedo darme cuenta de los motivos que hayan producido en su ánimo justificado un cambio tan radical. No expone al ménos cuáles haya podido tener, pues lo abultado de la cifra de los seis millones que da por entregados á la empresa, es bien visto que no convencerá á ningun espíritu serio ni al mismo señor tesorero. Y nótese que reproduce su comunicacion de Diciembre de 1869, entre los comprobantes anexos á su cuenta, lo que prueba que insiste en los con, ceptos y aserciones que contiene.

Estimo por demás la presente discusion, una vez que el mismo supremo gobierno ha decidido el punto en sentido favorable á la empresa, y en dos comunicaciones diversas, dirigida una al Sr. Lic. Martinez de la Torre, como apoderado del Sr. Escandon, y otra á D. Eduardo Kirkpatrik, agente de la compañía del ferrocarril mexicano- ambas de fecha 24 de Diciembre de 1867, expedidas con el fin de

fijar las reglas á que habia de sujetarse la liquidacion de que se ha ocupado la tesorería.

Se asentó en la primera, que si de lo recibido por el Sr. Escandon resultaba alguna cantidad superior al importe de los réditos hasta el 31 de Diciembre de 1864, en que comienza la cuenta de la compañía inglesa, la pagaria en acciones, etc. Una y otra comunicacion contienen la resolucion de que eran de abonarse los réditos á la empresa, y basan la liquidacion en este antecedente indispensable. El trabajo que para ella debia practicarse, segun las reglas trazadas por el mismo ministerio de hacienda, consistia en consignar como cargo de la compañía las sumas entregadas desde Marzo de 1861 hasta la fecha de la concesion de 1867, y como crédito de la cuenta el monto de los intereses correspondientes á la misma época, habiendo un saldo deudor á cargo de la empresa en el caso de que dichos intereses importasen ménos que las sumas pagadas. ¿Por qué la tesorería se ha apartado tan abiertamente de estas prescripciones? ¿Por qué, aun con ofensa de su propia opinion, ha seguido el sistema ménos justo y que más confusion habia de producir al erario y á la empresa? Las dos comunicaciones del ministerio de hacienda á que ántes he aludido, fueron trascritas á D. Juan A. Zambrano, comisionado por el gobierno para liquidar las cuentas de la compañía del ferrocarril; y tan entendió este señor que estaba ya decidida la cuestion de los intereses, que se explicó en los términos siguientes en el informe que produjo el supremo gobierno con fecha 15 de Abril de 1868: "Resueltos por el gobierno todos los puntos de liquidacion en lo que se debe abonar á la compañía, no habia más que hacer por mi parte que averiguar si las cantidades entregadas eran exactas con las que se cargaban el antiguo empresario y el actual, lo cual, por falta de datos, como expresan las notas de las cuentas que acompaño, se han considerado las que ellos pusieron en las suyas." (*Diario Oficial*, de 17 de Abril de 1868.)

Ocúpase despues el Sr. Zambrano de explicar algunas partidas de las cuentas presentadas por el apoderado del Sr. Escandon y por esta compañía, y desciende, por último, á fijar el estado de los números de esta manera:

"De las cuentas resulta que los intereses de los "ocho millones hasta 31 de Diciembre de 1864, "segun la cuenta de Escandon, son...........		$1.533,333 33
"Y para la nueva empresa hasta hoy.......		1.316,164 37
Total..............		$2.849,497 70
"Recibido por Escandon........	$251,125	
"Idem por la nueva compañía...	946,940	1.198,065 00
"Saldo á favor de los empresarios..........		$1.651,432 70

El ministerio de hacienda no contestó impugnando la operacion del cargo de los intereses, de cuyo importe se dedujo lo recibido por la empresa, y estos antecedentes acreditan suficientemente que el gobierno se hallaba de acuerdo en el principio de que eran de abonarse. No es posible que la tesorería pueda borrar ahora con una plumada los datos que dejó consignados, para asentar sin razon ni derecho que no son de considerarse esos intereses en la cuenta que formó.

Asiste además á la empresa una razon que se desprende de la cuenta misma de la tesorería. En ella carga las sumas relativas al 20 por ciento de mejoras materiales, y las que en la época de la intervencion y del imperio se dicen entregadas á la empresa. ¿Y cuál es la justicia con que hace esto, cuando no asienta en el Haber el título ó motivo por que se pagaron esas cantidades? ¿Habrá equidad en tomar en cuenta lo percibido en aquella época, desentendiéndose de la razon por la que fuera pagado, para que figuren solo las sumas de cargo y no las de crédito que le sean correlativas?

Tanto por el decreto de 5 de Abril de 1861, como por el contrato celebrado con Maximiliano en Enero de 1865 (art. 11), se aplicaban las cantidades prometidas primeramente á la solucion de los réditos, y el excedente de su importe á la amortizacion del capital. Habiendo ascendido esos réditos á más de un millon de pesos, desde Enero de 1865 á fines de Noviembre de 1867, ya se ha visto que, segun expresa el Sr. Zambrano, la compañía percibió solo $946,940,

es decir, que no llegaron á cubrirse esos intereses. Lo mismo sucede con respecto al tiempo anterior á ese contrato de 1865, porque entónces se entregaron pequeñas cantidades que estuvieron muy lejos de bastar á cubrir el monto de los intereses.

Es evidentemente claro que si la tesorería hace figurar en su cuenta esas sumas como percibidas por la empresa, debe hacer constar en data la deuda de intereses por la que se entregaban. Proceder de una manera contraria es incurrir en evidente injusticia y practicar á sabiendas una liquidacion irregular y equívoca. De este error dimanan las equivocaciones principales y el resultado falso que arroja la cuenta de que me ocupo.

Esos pagos hechos por la administracion de la época imperial á la empresa del ferrocarril, constituyen un hecho consumado que el gobierno supremo ha aceptado, como en todos los otros casos de igual naturaleza. En el gran número de contratos que se celebró con aquella administracion, de pagos que por razon de ellos hizo, de cantidades entregadas por sueldos á empleados ó por diversos motivos, no se ha sabido hasta ahora de un solo caso en que hubiese ordenado la devolucion de esas sumas por los que las percibieron. La regla invariable que ha normado su política en este asunto, ha consistido en no revocar esos pagos, ni perturbar á nadie en el aprovechamiento ó disposicion de lo que por ellos hubiese adquirido; así como tampoco se ha considerado obligado á pagar las deudas del que se llamó gobierno imperial; y esa conducta ha sido general y absoluta en todos los casos, porque si en uno solo hubiese procedido el supremo gobierno en sentido contrario, la justicia y la igualdad le habrian conducido necesariamente á exigir igual devolucion de todos y cada uno de los que del imperio recibieron alguna cantidad.

No es presumible que con la compañía se intente observar una conducta diferente, porque ella seria la única contra quien tal procedimiento se inventara, cuando no encuentra razon alguna que disculpar pudiera tan odiosa desigualdad. Supuesto que no se trata de pedir á la compañía que devuelva las sumas que recibió de la caja del imperio, sino solo de averiguar cuánto importaron y el título con que las percibiera, forzoso es que la tesorería tenga que considerar

el cargo de los réditos de los ocho millones, y tener en cuenta su monto para poder calificar debidamente el estado de la cuenta de la empresa.

Lo que acabo de exponer explica con claridad los motivos en que se fundó el gobierno para resolver en sus comunicaciones de 24 de Diciembre de 1867, que el anterior empresario, como la compañía actual, debiesen pagar lo recibido, solo en el caso de que excediese al monto de los intereses corridos hasta entónces; porque concediendo el nuevo decreto de 27 de Noviembre de 1867 íntegra la subvencion de ocho millones, queria evitarse que retuviera la empresa lo que á cuenta del capital hubiera recibido del imperio.

A las consideraciones expuestas es de agregarse la de que el hecho de haberse consignado, en los artículos 19 y siguientes del decreto citado de 1867, íntegra y sin descuento ni reduccion la subvencion de los quinientos sesenta mil pesos, envuelve la declaracion del gobierno de ser esta una deuda líquida y de cantidad fija á favor de la compañía, y si en algo se la hubiese considerado pagada, se habria disminuido dicha subvencion en la cantidad concurrente. Ha dado, por consiguiente, como bien percibido todo lo que anteriormente le hubiera sido dado, y no ha lugar, por tanto, á hacer cargo á la empresa de lo que se le entregó, descartando de la liquidacion el adeudo de intereses al que se aplicaba.

Entiendo haber demostrado, con lo hasta aquí expuesto, el derecho incuestionable que á la empresa asiste para exigir que figuren en la cuenta los intereses de los ocho millones de pesos, desde que debieron abonársele hasta la fecha del decreto de 27 de Noviembre de 1867; y sentado este principio, pasaré á ocuparme de otros puntos.

II

Examinando las partidas de cargo de la cuenta de la tesorería, debo detenerme en las siguientes, que se expresan de esta manera:

"Recibió el Sr. Escandon del pagador del ejército frances para la construccion del tramo

de la Tejería á Paso del Macho, inclusive una multa que le impuso el general Bazaine (documentos números 29, 30 y 31).	$ 1.924,667	13
Valor de los materiales sobrantes del tramo de la Tejería á Paso del Macho (documento número 32)	208,793	52
Pagado por cuenta de suplementos que hizo el tesoro frances al ferrocarril de Veracruz (documento número 33)".	369.310	35

El Sr. Escandon ha resistido siempre reconocer y admitir los cargos formulados por los franceses en la cuenta de la construccion del camino de fierro de la Tejería á Paso del Macho. El coronel Talcott, ingeniero en jefe de la empresa, habia trazado el camino de fierro por los terrenos más á propósito y ménos expuestos á dificultades, lo que produciria necesariamente economía en la construccion. Cuando los franceses ocuparon el Estado de Veracruz, se apoderaron del camino sin dirigirse al concesionario, sin entenderse con él, é hicieron solo una ocupacion militar con el fin de prolongar la via por terrenos más quebrados y difíciles, para hacerla inaccesible á las guerrillas que los combatian, á la vez que deseaban enlazarla con el camino carretero. Para alcanzar estos objetos, variaron el trazo de la via de como habia sido proyectada por el ingeniero Talcott, lo que produjo una pérdida positiva en los trabajos ya hechos, que fueron abandonados, y un aumento en el costo de la nueva via que se construyó.

Por otra parte, los trabajos hechos por los ingenieros franceses fueron ejecutados muy á la ligera y superficialmente, porque buscaban, no las condiciones de solidez en la construccion, sino la prontitud en el resultado, para poder disponer cuanto ántes del camino en beneficio de sus operaciones militares. Así es que, por ejemplo, aumentaron la inclinacion del trazo y redujeron la anchura de las excavaciones y terraplenes. En lugar de mampostería para los puentes y alcantarillas, hicieron obras de madera de poca consistencia y de

ninguna duracion. No pudiendo disponer de durmientes de buena madera por las dificultades de la guerra, emplearon madera de clase inferior, que por su poca duracion tenia que ser repuesta al poco tiempo, así como por el mismo motivo los rieles con que contaban y que colocaron en la via, eran ligeros y de poco peso, sin que pudieran soportar el de las máquinas y wagones. Los tubos de hierro que los dichos ingenieros mandaron construir para las alcantarillas, no fueron de la capacidad suficiente para el paso de las aguas, lo que produjo el derrumbamiento de las obras ejecutadas, habiendo sido indispensable despues quitar esos tubos y sustituirlos con estructuras provisionales de madera.

Estas y otras imperfecciones notables se encontraron en la via construida hasta Paso del Macho al ser recibida por la compañía actual, la que ordenó su reparacion y reforma bajo condiciones de seguridad y solidez, habiendo importado esas obras de perfeccionamiento la considerable suma de $ 608,280 73 cs., que esta compañía ha cargado al Sr. Escandon, por haberse obligado á entregar ese tramo de la via en buen estado.

Desde la ruptura de las hostilidades con los franceses, tuvieron grande dificultad para encontrar operarios, porque las guerrillas atacaban y dispersaban á los ocupados en las obras del camino, habiendo sido notable entre otros el ataque de un campamento de trabajadores en 30 de Abril de 1862, en el que murieron treinta; otros fueron hechos prisioneros, y dispersados los demas. Estos combates se repitieron durante los años siguientes de 63 y 64, á causa de los que con frecuencia se suspendian las obras cada vez que se producia alarma por la aproximacion de las guerrillas, ocasionándose la dispersion de los trabajadores.

Para sobreponerse á esos continuos peligros, tenian necesidad los ingenieros franceses de pagar fuertes jornales, muchas veces más del duplo del acostumbrado, y en las cuentas que sobre esto han formado, cargaron esos fuertes jornales, pretendiendo que el Sr. Escandon pasase por ellos.

Cargaron asimismo el importe de los rieles, que las autoridades francesas habian encargado á los Estados-Unidos y que sufrieron

naufragio en el puerto de Veracruz, perdiéndose su valor por no haber estado asegurado.

Fundado en estas y otras objeciones, se negó el Sr. Escandon á conformarse con la cuenta producida por los franceses, considerando que el camino de Paso del Macho no podia tener el costo que esas cuentas le atribuian. Aun cuando las haya suscrito apremiado por las amenazas y por la autoridad del invasor, así como por la necesidad que tenia de entregar este tramo á la nueva compañía que se formó, para lo que tuvo que satisfacer las exigencias de los franceses, esa circunstancia no puede atribuirles la exactitud de que carecen, ni puede privar al Sr. Escandon del derecho de oponerles las observaciones justas que le eximen de los cargos que contienen.

La tesorería general publica en su cuaderno, como documento número 20, las deducciones y observaciones que el Sr. Escandon ha hecho á la cuenta de que me ocupo, ascendiendo á $ 753,746 57 cs. lo que, por los motivos que allí se expresan, tiene que rebajarse del monto de ella.

Es de hacerse tambien la deduccion de $ 121,596 18 cs. que importa la diferencia entre el cambio á razon de 5 francos por peso, como calcula la tesorería, y el de 5.37 como regularon los mismos franceses, segun aparece de los datos que pasaron al Sr. Escandon, y aun la tesorería reconoce en el documento número 33 de su publicacion, que no debia calcularse á la par el cambio, supuesto que en ese asiento lo calculó á razon de fr. 5.20.

No puedo explicarme el motivo por que se haya guiado la tesorería á cargar la partida de $ 208,793 52 cs. como materiales sobrantes del tramo de la Tejería á Paso del Macho, que pretende comprobar con el mismo cálculo que presentó el Sr. Escandon, y es el documento número 20 que ántes he citado.

Si este señor habló allí de materiales sobrantes, fué solo para deducir su valor de la cantidad que se dice gastada por los franceses, á fin de apreciar el costo neto del camino que construyeron, para compararlo con el que habria importado si se hubiese hecho segun los planos del coronel Talcott y bajo las bases de construccion contratadas con Smith Knight y compañía; mas no porque además de la

cantidad total cargada por los franceses hubiese recibido el Sr. Escandon ese material sobrante, cuyo costo se hace figurar en la cuenta de la tesorería.

Efectivamente, en la formada por los franceses y pasada al Sr. Escandon, se leen partidas como estas:

"État de dépenses faites pour le matériel venu de France	fr.	1.788,002 91
"État des instruments de précision venus de France		3,458 00
"État du matériel acheté par H. Hunebelle à New-York et à Paris		23,541 10
"État des dépenses faites au consulat général de France à New-York		296,762 80
"État des dépenses faites à Veracruz		39,880 82
"Fourniture de chariots & harnais		10,754 10
"Fourniture de poudre		33,809 00

De estas partidas unidas á otras, se compone la suma de francos 9.682,491 02 cs. cargada por los franceses, y que reducida á pesos lo hace la tesorería, diciendo que fué recibida por el Sr. Escandon del pagador del ejército frances para la construccion del tramo de la Tejería á Paso del Macho, inclusive una multa que le impuso el mariscal Bazaine.

Manifiestamente incurre la tesorería en el error de duplicar unas mismas partidas, cuando figura por un lado lo cobrado en la cuenta de los franceses, y por el otro el importe del material que ya estaba comprendido en aquel cargo, no debiendo perder de vista que no presenta ningun comprobante directo ni específico de ese segundo cargo, sino solo una partida fraccionada de los cálculos que se hacen en las demostraciones del Sr. Escandon. Debe tranquilizar á la tesorería la consideracion de que nunca habrian consentido los franceses en abandonar y ceder graciosamente al concesionario ese material, sino que se lo habrian cobrado, como efectivamente lo hicieron, y como cargaron hasta los cien mil francos de una multa. En la época que recogió el Sr. Escandon el tramo de Paso del Macho,

no estaban todavía de prisa los franceses para salir del país, y no podia tener ni esta explicacion el abandono del material sobrante que la tesorería ha querido ahora cobrar.

Tengo necesidad de apelar á los mismos comprobantes de la tesorería para demostrar con ellos la ilegitimidad de la partida que discuto. Con el núm. 19, pág. 113, publica el oficio del ministerio de fomento de 15 de Enero de 1870, que contiene los datos que se le pidieron sobre diversos puntos de la liquidacion, y tratando del costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, expresa que solo se hallaron las cuentas presentadas por el mariscal Bazaine al titulado imperio, referentes á las cantidades que el ejército frances anticipó á la empresa, y cuyo resúmen lo consigna de esta manera:

1862.—En seis órdenes	fr.	5.974,690 85
1863.—En tres órdenes y una multa impuesta á la compañía		3.707,800 17
Total	fr.	9.682,491 02

No aparece en esta constancia del ministerio la partida relativa al material sobrante, como habria aparecido si representase un valor que los franceses hubiesen dejado á la empresa, porque entónces habria figurado en sus cuentas. No solamente carece de comprobacion la dicha partida cargada por la tesorería, sino que sus propios datos la contradicen.

Justo es que llame tambien la atencion de vd. sobre los motivos que el Sr. Escandon tiene para repugnar, entre otras, la partida de cien mil francos por la multa que decretó el mariscal Bazaine, porque no fué concluido para el 30 de Abril de 1864 el camino hasta Paso del Macho. Si el supremo gobierno aceptara como válido y obligatorio el contrato de 8 de Setiembre de 1863, en que Bazaine se fundó, podria todavía discutirse si conforme á sus estipulaciones y en razon de los casos fortuitos, frecuentes y graves, que impedian en aquella época terminar las obras del camino, debia estar exento el Sr. Escandon de las penas fijadas en aquel convenio. Pero co

mo no supongo que el supremo gobierno quiera hoy reconocer la validez de él, ni ménos castigar ni ejecutar las penas impuestas por los franceses á los que no cumplieron lo que con ellos estipularon, es seguro que de esa cuenta se deducirá la multa dicha, que no representa una suma que en efectivo haya percibido el Sr. Escandon, y cuyo cargo no sirve más que para abultar el valor dado al camino.

Ha incurrido tambien la tesorería en el error de duplicar la partida de $369,310 35 cs. pagados por cuenta de suplementos que hizo el tesoro frances al ferrocarril de Veracruz (documento número 33). La misma tesorería suministra los argumentos contra esa duplicacion.

En el oficio que dirigió el ministerio de hacienda en 22 de Diciembre de 1869, y que en su cuaderno está publicado bajo el número 1, se encuentra este pasaje:

"En cuanto al costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, el dato que se ha tenido presente es la cuenta que la compañía presentó al C. Juan A. Zambrano en Abril del año próximo pasado, porque en los libros no se encuentran á este respecto asientos completos. Hay uno solamente del cual aparece que fueron librados el 12 de Julio de 1865, á cargo de la comision de hacienda en Paris y á favor de Mr. Jupeaux, fr. 1.920,413 82 céntimos al cambio de fr. 5 20, ó sean trescientos sesenta y nueve mil trescientos diez pesos treinta y cinco centavos ($369,310 35 cs.), por suplementos que el tesoro frances hizo al ferrocarril de Veracruz; pero como esta cantidad es muy inferior á la de un millon ochocientos tres mil setenta pesos noventa y seis centavos ($1.803,070 96 cs.) que se le da de costo al referido tramo, parece acertado creer que aquella fué librada en abono de esta última."

La tesorería explica que los franceses sacaron de su tesoro un millon y más de pesos para la construccion del tramo referido, y que cobrando esta cuenta á Maximiliano, dió órden á la comision de hacienda de Paris y á favor de Mr. Jupeaux, pagador del ejército frances, por la suma de $369,310 35 cs. en abono de esa deuda, y sin embargo, cobra hoy tambien esta partida al concesionario del ferrocarril. No me es posible comprender este procedimiento. No me

puedo dar la razon por que considero al empresario deudor de lo que los franceses dicen que gastaron en esa construccion, y tambien de lo que el tesoro del imperio les hubiese entregado á cuenta de ese crédito que cobraban.

Encontraria explicable que la tesorería hubiese cargado una ú otra partida, pero no ambas á la vez. El empresario niega en términos absolutos haber recibido, ni de los franceses, ni de la caja del imperio, esa partida de suplementos; el comprobante núm. 38 con que pretende justificarse, solo expresa que se pagará esa suma á Mr. Jupeaux, que era empleado en la administracion francesa, y no representante del concesionario.

Una vez fijada la suma á que deba reducirse la cuenta de los franceses, despues de dejar satisfechas las objeciones que contra ella existen, puede tenerse ó como desembolsada por el tesoro del ejército expedicionario para la construccion de una parte de la via férrea, que fué entregada despues al concesionario, y en ese caso son de aplicarse las consideraciones ántes expuestas sobre la regla de conducta observada por el supremo gobierno con los que recibieron cantidades de la intervencion y del imperio, y cuya devolucion ó pago no les ha sido exigida, debiendo entónces tenerse las de que se trata como entregadas al concesionario á cuenta de los réditos de los ocho millones; ó bien se estima que los franceses fueron reembolsados del verdadero costo de la obra, con lo que percibieron de las aduanas marítimas por el 20 por ciento de derechos que pertenecia á la empresa, como lo estipularon en el art. 13 del convenio de 8 de Setiembre de 1863, que la tesorería publicó con el núm. 18, y con las sumas que por razon de ese negocio exigieron del imperio, y en este caso deben tenerse como abonadas á la deuda de réditos ya expresada. No importando el costo de las dichas obras, unido á las otras cantidades que sean de cargarse legítimamente á la empresa, más que el monto total de dichos réditos, es claro que no resulta saldo ninguno á cargo del concesionario.

III

La 7ª partida de cargo de la tesorería, dice: "Recibió la compañía limitada en toda la época del imperio, segun los documentos números 34, 35 y 36, $1.995,817 52."

La compañía solo está conforme con la suma de $1.746,497 55 cs., única que recibió en toda la época del imperio, procediendo la diferencia entre ésta y la que carga la tesorería, de dos causas:

1ª Aunque se expidió por el gobierno de Maximiliano á favor de la compañía un libramiento de doscientos mil pesos á cargo de la comision de hacienda de Paris, nunca fué cubierto, como se comprueba por el protesto que se hizo con ocasion de la falta de pago, y esa suma de $200,000 es de deducirse de la que hace cargo la tesorería. (Copia núm. 1 que acompaño.)

2ª En el comprobante núm. 35, estado E, copia la tesorería una partida de 30 de Abril de 1866, por la suma de $49,319 97 cs., valor de un libramiento á cargo de la misma comision de hacienda, que se dice entregado al agente de la compañía, segun asiento de fojas 102 del diario de la cuenta general del año de 1866.

He ocurrido personalmante á la tesorería á conocer ese asiento á que el comprobante se refiere, pidiendo que me fuese presentada la constancia ó recibo del libramiento que el agente de la compañía hubiese debido otorgar. Aunque la partida se halla asentada en efecto en el libro de la época del imperio, no aparece en él, ni por documento separado, el recibo del Sr. Kirkpatrik, en que confesara que dicho libramiento le hubiese sido entregado.

La compañía, en efecto, nunca llegó á recibirlo, ni hizo cobro de esa cantidad á la comision de hacienda de Paris, la que si no quiso ya cubrir las órdenes expedidas por Maximiliano en Noviembre de 1865, ménos lo hubiera hecho con las dadas en Abril de 1866. No está conforme, por consiguiente, con el cargo de esa suma de. . . . $49,319 97 cs. que la tesorería no ha comprobado satisfactoria y legalmente, porque no es comprobacion bastante el solo asiento que se haya encontrado en los libros del imperio, y que pudo haberse

hecho por tantos motivos, todos diversos del hecho de haberse dado á la compañía la órden á que se refiere.

En virtud de las precedentes observaciones, la 7ª partida de cargo de la cuenta debe quedar reducida á $ 1.746,497 55 cs., que la compañía asentó en sus cuentas publicadas por la tesorería como comprobante núm. 35.

IV

La 8ª partida habla de un suplemento de $200,000 hecho á la compañía por el pagador del ejército frances, mencionado por el Sr. Barron en una memoria de 19 de Agosto de 1866, citada en la crónica de la sesion del Congreso de 13 de Abril de 1868.

En esa misma época se hizo presente al Congreso que esta cantidad, suplida por los franceses, fué despues reclamada por ellos al Sr. Barron, urgiendo por su devolucion, y les fué en efecto pagada, como consta del documento que en copia acompaño bajo el núm. 2, advirtiéndose por su tenor, que una parte de la cantidad fué satisfecha en dinero efectivo, y el resto en aplicaciones que se hicieron al tesoro frances de lo que la compañía tenia que recibir en las aduanas, todo lo que dió el resultado de que la suma fuese íntegramente abonada. Debe, por tanto, desaparecer del cargo de la cuenta.

V

Las cuatro últimas partidas del mismo cargo se refieren á la entrega de bonos para el pago de la subvencion decretada por la ley de concesion de 27 de Noviembre de 1867, y á lo que ha percibido la compañía en las aduanas por el 15 por ciento en cambio de acciones.

La cuenta de la tesorería ha debido llegar hasta la fecha de ese decreto y no comprender tambien la época posterior, porque lo relativo á ella debe ser motivo de otra cuenta que deberá seguirse á la compañía y liquidarse periódicamente. Como se ha tratado de ave-

riguar solo las partidas de cargo y data anteriores á la última concesion, no hay motivo para mezclar con este negocio el estado de la contabilidad de la compañía, posterior á dicha concesion, y la que no debe presentar dificultades.

El ministro de hacienda, en sus comunicaciones de 24 de Diciembre de 1867, dirigida una al representante del Sr. Escandon y otra al de la compañía, ordenó solamente que se liquidasen las cuentas relativas á lo percibido por el 20 y 15 por ciento, con arreglo al decreto de 5 de Abril de 1861, por cuya disposicion se dió á entender claramente que se excluia la época posterior á la última concesion, en la que iban á recibir cantidades en virtud de lo que por ella se dispuso.

El acuerdo del Congreso de 9 de Noviembre de 1869, que la tesorería publica como comprobante núm. 2, fija las épocas de las liquidaciones que pidió, comprensiva una de 1861 á 1864, y la segunda de este último año hasta el 11 de Noviembre de 1868, fecha del decreto que expidió. Los tres últimos asientos del cargo de la cuenta pecan contra esta disposicion, por referirse á entregas hechas con posterioridad al 11 de Noviembre de 1868.

VI

Paso á ocuparme en seguida de las partidas de crédito de la cuenta.

En la 1ª solo se abonan $59,000, como entregados por el Sr. Escandon al ministerio de fomento por cuenta de la asignacion de veinte mil pesos mensuales, de conformidad con el art. 22 del decreto de 5 de Abril de 1861.

Es mucho mayor la cantidad entregada al gobierno por el título expresado, como lo demuestra el siguiente estado:

1861.	Setiembre	6.	Entregado en el ministerio de fomento...............	5,000 00
			A la vuelta............	5,000 00

			De la vuelta............	5,000 00
	Diciembre	10.	A la direccion del camino de Perote................	2,000 00
		18.	Certificado de la tesorería, número 657...........	40,000 00
		26.	Certificado de la tesorería, número 680...........	5,000 00
1862.	Enero	31.	A la direccion del camino de Perote................	2,000 00
	Mayo	10.	Certificado de la tesorería, número 1,457..........	15,000 00
1863.	Febrero	12.	Entregado en la tesorería..	50,000 00
			Suma entregada......	$119,000 00

VII

En la 2ª partida solo se abonaron al Sr. Escandon $36,100, valor de 180 acciones del ferrocarril de Orizaba á Veracruz, y 181 del de México á Puebla.

En mi comunicacion de 17 de Octubre de 1870 hice notar que no eran 361 el número total de acciones entregadas, sino el de 399, cuyo valor asciende á $39,900, y el comprobante de esta verdad, con la diferencia de una sola accion, lo suministra la propia tesorería á la página 40 de su publicacion, donde se lee el siguiente pasaje de la cuenta que formó y remitió al ministerio de hacienda en Diciembre de 1869:

"Valores entregados por la compañía del ferrocarril de Veracruz á México:

1862.—Noviembre 7.—398 *acciones de á cien pesos que ha entregado la compañía á la tesorería general*, de donde han sido remitidas al ministerio de fomento en las fechas que expresa el pormenor adjunto, que comprende de 9 de Diciembre de 1861 á la fecha.. $39,800.

En el pormenor que se cita y obra á continuacion, están puntua-

lizadas las fechas respectivas en que se entregaron dichas acciones, expresándose que todas fueron remitidas al ministerio de fomento.

Descansa la partida de que me ocupo en el comprobante número 43, que contiene el cargo que se mandó hacer por el señor tesorero en 30 de Junio de 1870 al erario nacional, de $36,100, valor de 361 acciones, y el oficio de 7 de Setiembre de 1870 con el que remitió el ministerio de fomento á la tesorería 361 acciones que se habian encontrado en los libreros de ese ministerio del tiempo del imperio, al ser ocupada esta capital por el gobierno constitucional.

Quizá la tesorería opine que solo deben reconocerse como entregadas por la compañía las acciones que casualmente fueron halladas en el ministerio de fomento á la entrada del gobierno en esta capital, no obstante que aparezca que fueron mucho más las que dió al gobierno, como reconoce la propia tesorería en su comprobante número 1, que ya he citado.

El extravío de las restantes, si es que lo ha habido, lo hace pesar la tesorería sobre la empresa, sin que yo pueda comprender el principio de justicia en que esta pretension pueda descansar, no obstante que ha asentado en el lugar que ya cité de su cuenta de 1869, que las 398 acciones fueron remitidas por la tesorería al ministerio de fomento en las fechas expresadas en el pormenor. Esta declaracion es el justificante más cabal que puede darse de que fueron 398 acciones y no 361 las remitidas por el gobierno.

Sobre la 5ª partida de la data de la cuenta, no tengo que observar más que no se abonó el valor del bono letra C, número 4,201, que fué inutilizado en Guaymas y que importa $20.

VIII

Las partidas 6ª, 7ª y 8ª del haber, se refieren á entregas de valores hechas por el primitivo concesionario en virtud de lo dispuesto por el art. 22 del decreto de 31 de Agosto de 1857. No hay razon para que la tesorería hubiera procedido á justipreciar al precio de plaza los títulos que por este motivo entregó el concesionario, para datar solo el resultado de esa apreciacion.

El citado artículo 22 de la ley de 57 impuso al concesionario la única obligacion de entregar *títulos de la deuda interior* por valor de ocho millones. Fué una especie la que el Sr. Escandon prometia dar, y no una suma de dinero, para cuyo pago hubiese pasado tales ó cuales documentos de crédito.

El que se obliga á dar, por ejemplo, un caballo de determinadas condiciones, si lo entrega, ha cumplido fielmente su promesa, y absurda seria la pretension de quien se pusiese á valorizar el caballo en alguna cantidad para sostener que todavía faltaba algo para dar al deudor por quito de su compromiso.

Es bien claro é intergiversable el que contrajo el Sr. Escandon á este respecto, y no puede introducirse confusion para reducir á ménos los valores que en virtud de él han sido reducidos y amortizados por la tesorería general. El mismo decreto de 5 de Abril de 1861 declaró nuevamente el sentido de esa obligacion, diciendo en su artículo 38 que D. Antonio Escandon habia entregado hasta entónces cuatro millones de títulos de la deuda interior, y que los otro cuatro que le faltaban para el lleno de su promesa, los entregaria dentro de cinco años, agregando que estos títulos no ganarian interes alguno contra la nacion, sino hasta el 31 de Agosto de 1857, nueva prueba de que lo único que la ley queria era créditos contra el erario y no sumas de pesos, que habria sido ridículo exigir á un concesionario de camino de fierro, que para poderlo construir demanda la proteccion moral y pecuniaria del gobierno.

En ningun caso ha podido tener facultad la tesorería para reducir el valor de los créditos á cargo del erario nacional. El precio estimativo de ellos podrá regularse en más ó ménos por los que comercian con esos valores; pero cuando se entregan al erario, éste los recibe por su valor representativo, porque no son otra cosa que deudas que pesan sobre la nacion, y ningun deudor puede estimar sus responsabilidades en ménos de lo que representan, ó á como se valoricen en la plaza, con el objeto de pagar mucho ménos de lo que adeuda realmente. Esto tocaria á lo inmoral y produciria el descrédito más completo de quien pensase practicar semejante sistema.

Cuando el gobierno, usando de sus facultades, ha admitido en pa-

go de lo que cobra alguna cantidad de títulos de la deuda pública, los ha recibido por todo su valor, aun cuando hubiesen costado poco ó nada al causante y aunque en el mercado corriesen á precio ínfimo. Nunca se ha visto, ni tampoco podrá verse, que se manden tasar por corredores para admitir en pago solo el valor en que se les estime, porque el más grande descrédito cubriria todas las operaciones del gobierno, quien miéntras exige á sus deudores el pago de ciento por ciento, pagaria á sus acreedores solo el 10 ó el 5 por 100, segun el valor que se diese en la plaza á los títulos de su deuda.

Ni en las leyes de concesion ni por otro convenio separado ha consentido el Sr. Escandon en que se practicase el avalúo de esos créditos para acreditársele únicamente la cantidad que la operacion produjese, y mucho ménos ha podido consentir en que se hiciese por el medio que á la tesorería pareciese bien adoptar, como el de la consulta al colegio de corredores, que aparece en su comprobante número 47. Por no haberse estipulado nada de esto en dichas leyes, debe sostenerse que la voluntad bien explícita de los contratantes fué dejar fijado el valor de los títulos en el que representaban, y no en otro diverso que ni se estableció ni se dijo tampoco cómo se determinaria.

Los mismos comprobantes que la tesorería ha publicado apoyan el principio que estoy defendiendo. Bajo el número 5 (página 48), se halla el asiento que en 21 de Octubre de 1857 hizo la tesorería general de $ 311,220, que por capital é intereses recibió del Sr. Escandon en bonos, cuya cantidad, agrega, se aplica en cuenta de los ocho millones que debe recibir esta tesorería general en créditos de la deuda interior, en cambio de igual cantidad que en bonos del nuevo fondo consolidado se han de entregar al Sr. Escandon.

Además de confesarse en esa constancia oficial que la obligacion del concesionario era dar créditos de la deuda pública, se nota que la tesorería abonó á la par su importe, y no apeló al colegio de corredores para que le dijese por qué suma habria de hacerse. Lo mismo pasó con los otros tres asientos del mismo 21 y del 23 de Octubre, por valor el primero de $ 189,281 33 cents., el segundo de $ 1,000

y el tercero de $ 500, todos los que forman el citado documento número 5 (página 56).

Supuesto que son asientos hechos y partidas datadas al Sr. Escandon desde 1857 y con la conformidad de su representante el Sr. Merino, que las suscribió, ¿cómo ha creido posible la tesorería variar hoy estas operaciones, reduciendo la cantidad de esos abonos á $ 72,592 93 cents., cuando en los libros consta que se hicieron por $ 502,001 33 cents.?

Cosa igual sucede con la 7ª partida de la cuenta en que se abonan solo $ 300,000 por los $ 3.497,998 67 cents. que en créditos entregó el Sr. Escandon á Mr. Hargous por órden del ministerio de hacienda de 1857. Bajo el número 48 publica la tesorería el abono que en 22 de Setiembre de 1861 se hizo al Sr. Escandon de esos $ 3.497,998 67 cs., por entrega que hizo en títulos de la deuda interior al mismo Sr. Hargous, en garantía de trescientos mil pesos que prestó, siendo lo más notable que á continuacion de esa constancia se publicó tambien (página 180) el oficio del ministerio de hacienda, á cargo entónces del Sr. Payno, insertando el contrato que celebró con Hargous sobre préstamo de $ 300,000, y disponiendo que los tres y medio millones de bonos de la deuda interior se tomasen de las primeras sumas que D. Manuel Escandon tendria que entregar por su contrato de 31 de Agosto de 1857.

Por ese asiento hecho en Setiembre de 1861, la tesorería ha reconocido que el Sr. Escandon cumplió con la órden anterior entregando los $ 3.497,998 67 cs. en créditos de la deuda nacional al Sr. Hargous, y esa cantidad, datada entónces al concesionario, no puede convertirse hoy en la de $ 300,000 que únicamente abona la tesorería, quebrantando todas las reglas de contabilidad.

Más injustificado aparece el procedimiento con respecto á esos tres millones y medio de créditos, al tenerse en cuenta los hechos que sobre esto han ocurrido. Por el contrato de préstamo de trescientos mil pesos que el Sr. Hargous celebró con el gobierno en Diciembre de 1857, se obligó éste á darle en garantía tres millones y medio de bonos, y por su oficio ya mencionado ordenó á la tesorería que se tomasen de los que habia de entregar el Sr. Escandon á cuenta de

los ocho millones consabidos. El Sr. D. Manuel su hermano, que se habia constituido fiador de la obligacion de pagar dichos ocho millones de créditos, contestó la notificacion que se le hizo de esa órden en los términos que aparecen de su comunicacion de 21 de Diciembre de 1857 (se halla en el documento núm. 3 que acompaño), para que se vea que, léjos de haberse procedido con su acuerdo en el asunto, excusó el compromiso que se le imponia, por no haber llegado aún los plazos que fijó el decreto de Agosto de 1857 para la entrega de dichos créditos, y para que se persuada cualquiera que abrigara opinion contraria, que el negocio de Hargous no fué sugerido por el Sr. Escandon ni tampoco le pertenecia.

Imperando el gobierno de la reaccion en esta capital, declaró por órden de 15 de Junio de 1859 nulo é insubsistente el contrato de Hargous. Mas restablecido el órden constitucional, exigió el interesado el cumplimiento de las obligaciones del gobierno, y el Sr. Escandon tuvo entónces que entregar, como lo hizo, los $3.497,998 67 cs. en títulos, habiéndose mandado por órden de la tesorería general de 28 de Octubre de 1861 que se chancelase en esta parte la escritura de fianza, "pues esta tesorería, agrega la comunicacion, ha dado ya por recibidos los $3.497,998 67 cs. referidos que en títulos de la deuda interior fueron entregados á Hargous." (Se halla en el propio documento núm. 3.)

De acuerdo con esta prevencion procedió el escribano á chancelar la escritura de fianza, la que quedó insubsistente en esa parte.

Habiéndose dado por satisfecho el gobierno de la obligacion contraida por el Sr. Escandon y su fiador en virtud de la entrega de esa suma de títulos de la deuda interior, ni la ley ni el buen sentido pueden permitir que despues de tantos años se venga á sostener que la obligacion no se cumplió totalmente y que el pago se entiende hecho de otra manera y por suma diversa de la que entónces aceptó el acreedor. A esto equivale decir en la cuenta de la tesorería, que esos tres y medio millones de pesos quedan reducidos á $300,000.

No puede encontrarse justo que solo se acredite al Sr. Escandon el importe de lo que el gobierno recibiera del Sr. Hargous, pues ni intervino en este contrato, ni para celebrarlo se le consultó tampo-

co. Espontánea y libremente se entendió el gobierno con el interesado y le ofreció y mandó dar como garantía lo que el Sr. Escandon deberia entregar. ¿Cómo pueden invertirse los papeles, y que el gobierno diga que solo admite en abono de la obligacion del Sr. Escandon lo que recibió del Sr. Hargous? ¿Cuál es el principio legal que permite la confusion de ambas obligaciones tan distintas entre sí?

Cuando Juan da en prenda la alhaja que Pedro debió entregarle, éste ha cumplido por completo su obligacion, y se reiria todo el mundo si Juan le dijese, que no habiéndole producido el contrato en que prestó esa garantía más que ciento, por este único valor se daba por pagado, y no por el que hubiesen fijado ántes á la alhaja ó por el que convino entónces al recibirla. Seria esto trastornar por completo las ideas y subvertir los elementos de los contratos.

Las propias observaciones pueden hacerse á la 8ª partida de la cuenta en que solo se abonan $315,000 por valor de la entrega que hicieron Labadie y Cª en Marzo de 1863 y el importe de una escritura de Hargous, con cuyos valores se compensaron, segun el dicho de la tesorería, los cuatro millones que le faltaba entregar para completo de los ocho millones ya conocidos.

Con fecha 25 de Febrero de 1863 recibió el Sr. Escandon de la tesorería general una comunicacion en la que se le prevenia que tuviese á disposicion de los Sres. Labadie y Cª los cuatro millones de pesos que en títulos de la deuda interior debian enterar en esa oficina con arreglo al art. 38 del decreto de 5 de Abril de 1861, "en virtud de que los referidos señores han enterado en esta tesorería los valores que el supremo gobierno convino recibir *en cambio de la accion* que se ha servido *cederles.*" "De la conformidad de vd., sigue diciendo el oficio, en reconocer á los mencionados J. Labadie y Cª *como cesionarios del supremo gobierno* para el recibo de los cuatro millones citados, se servirá vd. dar oportuno aviso á esta tesorería." (Se lee en el documento núm. 3 que acompaño.)

No tuvo inconveniente el Sr. Escandon para rehusar el reconocimiento que se le exigia, y en consecuencia pagó á los cesionarios los cuatro millones de títulos de la deuda, que adeudaba entónces al gobierno.

Al pié de la comunicacion citada se otorgó el recibo en esta forma:

"Hemos recibido del Sr. D. Antonio Escandon los cuatro millones de pesos en bonos á que se refiere la presente comunicacion.—México, Setiembre 9 de 1863.—Por poder de J. Labadie y Cª, *L. V. Deschamps.*"

Hubo una verdadera cesion hecha por el gobierno á Labadie y Cª del derecho que tenia á recibir del Sr. Escandon cuatro millones de títulos de la deuda nacional, por cuyo contrato los cesionarios se pusieron en el lugar del gobierno, siendo indiferente para el obligado que este mismo ú otro en su nombre y revestido de sus acciones le requiriese por el cumplimiento de su deuda. Él la satisfizo de la propia suerte que si en la tesorería general hubiese puesto los cuatro millones expresados.

No fué una compensacion, como dice la tesorería, la que se operó en el negocio; porque Escandon ni ocurrió al gobierno solicitándola, ni le pidió hacer algo para dejar de satisfacer su deuda, sino una verdadera subrogacion de Labadie y Cª en las acciones que tenia el gobierno á este respecto.

Y aun cuando tal compensacion hubiese habido, todos saben que si se conviene en dar por compensada una deuda mayor con otra menor, se tiene aquella como pagada real y efectivamente por todo su importe y no solo por la suma á que la segunda ascendiera. Si el supremo gobierno hubiese convenido en dar por compensada la deuda de cuatro millones de títulos con $315,000 en efectivo, nadie pensaria sostener, conforme á los principios legales, que la deuda solo quedaba satisfecha por esta suma y no completamente extinguida. Se ha visto con frecuencia que el gobierno ha consentido en recibir algunas cantidades de dinero, en cambio de las obligaciones de entregar bonos otorgadas por los que redimian el valor de bienes nacionalizados, y se les ha dado por quitos completamente de su obligacion, no obstante que la suma entregada importase mucho ménos que el valor representativo de los bonos. ¿Por qué se usa de medida diferente cuando se trata del concesionario del ferrocarril?

La tesorería ha publicado con el número 16 de sus comprobantes el contrato que pasó con Labadie y Cª, y de sus términos aparece

que convinieron estos señores con el gobierno en celebrar una cesion de la accion que éste tenia contra el Sr. Escandon por los cuatro millones mencionados. Al prevenir el señor tesorero que se hiciese el asiento, publicado bajo el número 49 y que sirve de comprobante á la partida que examino, cambió absolutamente el carácter de ese contrato, pues dijo que Labadie y C.ª habian cubierto por D. Antonio Escandon los últimos cuatro millones de títulos con la entrega de $ 315,000. Las constancias en que mis aserciones descansan comprueban que no fué esto lo que pasó; que no fué una comision ó encargo del Sr. Escandon hecho á Labadie y C.ª para pagar esos $ 315,000, sino una compra por esta suma del derecho de cobrarle esos cuatro millones.

Debo hacer notar por último, que el supremo gobierno ha reconocido que el Sr. Escandon cumplió sus obligaciones sobre la materia, y que no es admisible actualmente ninguna discusion en el particular, supuesto que por órden suya fué chancelada la escritura pública que se otorgó para cubrir los ocho millones de títulos de la deuda, como se justifica con el documento número 3 que acompaño. Necesario es repetir que hoy no puede estimarse de distinta manera de como entónces fué admitido por el gobierno, el cumplimiento de lo prometido por el concesionario.

De las precedentes observaciones aparece que la tesorería, al haber incluido en su cuenta segun el sistema que en ella adoptó, el pago hecho por el primitivo concesionario, de los ocho millones de títulos de la deuda nacional, debió haber acreditado íntegra esta suma, y no ha podido por ningun motivo legal valorizarla en más ó ménos.

IX

Sobre las partidas 10, 11 y 12 de la cuenta, reproduzco lo que ántes expuse sobre que no deben figurar en la presente liquidacion en virtud de las razones que manifesté tratando de las relativas del Debe de la cuenta.

Sin embargo de esto, debo fijarme en la equivocacion padecida

por la tesorería en la partida 11, en que solo abona la subvencion hasta el 30 de Junio de 1870, siendo así que en la partida del cargo comprendió el importe de dicha subvencion hasta Noviembre de ese año, lo que produce una diferencia en contra de la compañía.

Quizá lo expuesto en la presente comunicacion no abrace todo lo que la compañía y el primitivo concesionario tengan que manifestar sobre la liquidacion de la tesorería, y para este caso se reservan hacer uso de las demas alegaciones que les aconseje su derecho.

Lo anteriormente expuesto basta para persuadir que el saldo enorme de más de tres millones de pesos que arroja esa cuenta, es el resultado de los diversos errores que en su formacion se han padecido, y subsanados, desaparecerá el saldo deudor y resultará un alcance á favor del anterior concesionario y de la compañía. Para mayor claridad acompaño un estado comparativo entre la cuenta de la tesorería y las observaciones contenidas en esta comunicacion.

No debe perderse de vista lo que con el supremo gobierno quedó convenido y se expresa en las comunicaciones citadas ántes, de 24 de Diciembre de 1867, sobre las bases de la liquidacion, y en presencia de ellas han de desaparecer toda confusion y todo motivo de dificultad. Aplicándose como es debido, tanto el Sr. Escandon como la compañía tienen motivo para esperar que el supremo gobierno se servirá encontrar fundadas las alegaciones que contiene la presente comunicacion, para deducir que no reportan ninguna deuda á favor del erario nacional; mas si desgraciadamente no lo determinase así, deberán ser decididas las cuestiones diversas á que haya lugar, ya por los árbitros en lo concerniente á las cuentas del Sr. Escandon, ó ya por los tribunales en lo que respecta á la companía, segun expresé en mi comunicacion que sobre esta propia materia dirigí en 17 de Octubre último á ese ministerio del digno cargo de vd.

Protesto á vd. mis respetos y consideracion.

México, 14 de Febrero de 1871.—*José I. Martinez*, agente principal de la compañía.—Sr. ministro de fomento, colonizacion, industria y comercio.—Presente.

COMPARACION NUMÉRICA ENTRE LAS PARTIDAS DE LA CUENTA FORMADA POR LA TESORERÍA GENERAL Y LAS OBSERVACIONES QUE PRECEDEN.

NOTICIA de las cantidades que D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México, han recibido del Erario desde 31 *de Agosto de* 1857, *hasta* 30 *de Junio de* 1870.

			Segun la cuenta de la Tesorería.	Segun las observaciones.
1 En bonos de la construccion del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, conforme al decreto de 31 de Agosto de 1867..............................$			8.000,000 00	8.000,000 00
2 En bonos denominados de mejoras materiales, creados por decreto de 5 de Abril de 1861..........$			2.000,000 00	2.000,000 00
3 En efectivo el 15 por ciento de importacion para acciones, entregado al Sr. Escandon en libranzas de los puertos..................................			56,521 88	56,521 88
4 Por el costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, con una multa impuesta por Bazaine........$		1.924,667 13	1.924,667 13	
A. DEDUCIR:				
Mayor costo del tramo como queda explicado........$	553,708 00			
Diferencia en el cambio sobre fr...... 9.682,491 02 que la Tesorería calcula á fr. 5,05 y 5,00 al peso debiendo ser á fr. 5,37........	121,596 18			
Multa impuesta por Bazaine al Sr. Escandon...........	18,621 97			
Cantidad gastada por la Compañía hasta Octubre de 1870 y cargada al Sr. Es-				
Al frente.....$	693,926 15	1.924,667 13	11.981,189 01	10.056,521 88

			Segun la cuenta de la Tesorería.	Segun las observaciones.
Del frente......$	693,926 15	1.924,667 13	11.981,189 01	10.056,521 88
coandn para corregir los defectos de la mala construccion del tramo entre Tejería y Paso del Macho....	608,280 73	1.302,206 88		622,460 25
5 Valor de los materiales sobrantes del dicho tramo.			208,795 52	
6 Pagado por cuenta de suplementos que hizo el Tesoro frances al ferrocarril de Veracruz...........			369,310 35	
7 Recibió la Compañía en toda la época del imperio.			1.995,817 52	1.746,467 55
8 Suplemento que hizo á la Compañía el pagador del ejército frances, y cuya partida se encuentra mencionada en una memoria del Sr. Barron, de 19 de Agosto de 1866, citada en la crónica de la sesion del Congreso del 13 de Abril de 1868............			200,000 00	200,000 00
9 Entregaron las aduanas marítimas en el período que estuvieron vigentes los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, hasta que se sancionaron las modificaciones en 11 de Noviembre de 1868..................................			212,842 42	212,842 42
10 Entregado al agente principal F. Allsopp en bonos de la emision del 12 por ciento para pago del primer año de subvencion, admisibles en las aduanas que determinó el decreto de 11 de Noviembre de 1868..................................			429,915 00	429,915 00
11 Recibió el mismo en bonos de la propia especie correspondientes á la segunda emision..........			473,285 00	473,285 00
12 Recibieron sus agentes por el 15 por ciento de importacion en cambio de acciones desde 1º de Diciembre de 1867 hasta 30 de Junio de 1870......			945,374 09	945,374 09
Segun lo expuesto en las observaciones, solo debia comprender esta liquidacion hasta el 11 de Noviembre de 1868, y en consecuencia, aunque figuren en este estado partidas posteriores á esa fecha, es solo para considerarlas en la comparacion y en el resultado general de la cuenta de la Tesorería.				
			16.816,526 91	14.686,896 19

NOTICIA de los valores que D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México han entregado por cuenta del Erario Nacional y de los que corresponden por subvencion á esta última.

	Segun la cuenta de la Tesorería.	Segun las observaciones.
1 Entregó el Sr. Escandon en el Ministerio de Fomento por cuenta de la asignacion de veinte mil pesos mensuales, que segun el art. 22 del decreto de 5 de Abril de 1861, estaba obligado á ministrarle en cuenta de lo que produjera el derecho de mejoras materiales..............................	59,000 00	119,000 00
2 Entregó el mismo Sr. Escandon 180 acciones del ferrocarril de Orizaba á Veracruz, y 181 de México á Puebla, á cien pesos cada una.............	36,100 00	
Segun las observaciones son 399 acciones..........		39,900 00
3 Devolvió el Sr. Escandon en bonos del fondo de ocho millones que creó el decreto de 31 de Agosto de 1857, conforme á lo dispuesto en el artículo 19 del de 11 de Noviembre de 1868, y cien pesos en efectivo..................................	8.000,000 00	8.000,000 00
4 Devolvieron el Sr. Escandon y sus agentes en bonos de veinte por ciento de mejoras materiales, creados por decreto de 5 de Abril de 1861........	1.628,185 43	1.628,205 43
5 Se abona al Sr. Escandon á los precios de plaza el valor representativo de $502,001 33 cs. en bonos del 3 por ciento y certificados para el pago de derechos de traslacion de dominio que entregó en Octubre de 1857 en cuenta de los ocho millones que estaba obligado á exhibir en cambio del fondo que para auxiliar las obras del ferrocarril creó el decreto de 31 de Agosto de 1857..............	72,592 93	
6 Se abona al Sr. Escandon el importe total de un contrato celebrado con Mr. L. S. Hargous en Diciembre de 1857, mediante el cual se dieron por cubiertos $3.497,998 67 de los 8.000,000 que en títulos de la deuda interior estaba obligado á entregar..	300,000 00	
7 Se abona al Sr. Escandon el valor de la entrega en efectivo que hizo Labadie y Cª en Marzo de		
Al frente.....................$	10.095,878 36	9.787,105 43

		Segun la cuenta de la Tesorería.	Segun las observaciones.
Del frente.................$		10.095,878 36	9.787,105 43
1863 y el importe de una escritura de Mr. L. S. Hargous, con cuyos valores se compensaron los cuatro millones que le faltaba entregar para completo de los ocho de que se ha tratado en los asientos anteriores..............................		315,000 00	
Segun las observaciones deben abonarse íntegros...			8.000,000 00
A DEDUCIR.			
7 Se abona á la Compañía por su entrega de certificados provisionales en la época del Imperio, que han de cangearse por acciones.........$	1.009,300 00	1.009,300 00	
El importe del certificado provisional núm. 5, fecha 29 de Noviembre de 1865, que por dos mil acciones entregó D. Eduardo Kirkpatrick, en cambio del libramiento de..... 200,000 pesos que recibió del Ministerio de Hacienda en la época del Imperio, á cargo de la comision de Hacienda de Paris, y cuyo certificado provisional queda anulado y sin efecto, en virtud de no haber sido pagado dicho libramiento, (documentos 1 y 4 que se acompañan).	200,000 00		809,300 00
9 Se abona lo pagado al ejército frances en reembolso de igual cantidad que fué prestada al Sr. Barron con aplicacion al camino (documento núm. 2 que se acompaña)................................			200,000 00
10 Se abonan los réditos al 5 por ciento anual de los ocho millones de pesos, desde 1º de Marzo de 1861, hasta 31 de Diciembre de 1864.........			1.533,333 33
11 Se abonan los réditos á razon de 5 por ciento anual sobre la misma cantidad desde 1º de Enero de 1865 hasta 27 de Noviembre de 1867........			1.161,826 48
12 Se abona por el primer año de subvencion corrido de 11 de Noviembre de 1868 á 10 de Noviembre de 1869, conforme al decreto de la primera de estas fechas..		560,000 00	560,000 00
A la vuelta................$		11.980,178 36	22.051,565 24

	Segun la cuenta de la Tesorería.	Segun las observaciones.
De la vuelta............$	11.980,178 36	22.051,565 24
13 Se abona por lo correspondiente á dicha subvencion desde 11 de Noviembre de 1869 hasta 30 de Junio de 1870..................................	355,945 20	
Segun las observaciones debe figurar el abono de esta partida por la suma íntegra de la subvencion anual, porque en la partida relativa del cargo se consideró la suma de los $560,000.................		560,000 00
14 Se abona el valor de los certificados provisionales de acciones que han entregado los agentes de la Compañía, desde 11 de Noviembre de 1868, hasta 30 de Junio de 1870........................	945,374 09	945,374 09
$	13.281,497 65	23.556,939 33

COMPARACIONES.

Importa lo recibido por el Sr. Escandon y la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México......	16.816,526 91	14.686,896 19
Importa lo entregado y lo devuelto por el Sr. Escandon y la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México....................................	13.281,497 65	23.556,939 33
Saldo á cargo del Sr. Escandon y la Compañía, s/c de la Tesorería..............................	3.535,029 26	
Saldo á favor del Sr. Escandon y la Compañía, segun las observaciones.......................................$		8.870,043 14

Documento número 1.

Un sello que dice: Timbre imperial.—Cent. 50.—Traduit de l'espagnol et de l'anglais.—Ministère d'Etat.—México, 28 Novembre 1865.—Il vous plaira payer, à l'ordre de l'agent principal de la compagnie du chemin de fer mexicain Edouard J. Kirkpatrik et à soixante jours de vue, la somme de neuf cent soixante dix mille francs 970,000 que vous porterez en compte de cette commission pour le ministère des domaines, suivant accord de sa majesté l'Empereur que le même mi-

nistère m'a annoncé officieusement et sur lequel mandat je vous donne avis pour qu'il soit payé à cette date. Le ministre des affaires étrangères par interin, signé, *A. R. A. Hitto.*—A. M. le Comte de Germiny, président de la commission des domaines du Mexique à Paris. —Ordre de M.M. Barron, Forbes et compagnie. México, le 29 Novembre 1865.—Signé, *Edward J. Kirkpatrik.*—En anglais: Agent général de la compagnie de chemins de fer mexicains, limitée.—En espagnol: Payez à l'ordre de M.M. Antoine Gibbs & fils, valeur convenue.—México, à la date que dessus. P. p. de Barron, Forbes & Cie.—Signé, *Francisco Rivas Góngora.*—Je soussigné Achille Adolphe Marminia, traducteur juré près la cour imperiale de Paris, &c., certifie que la traduction que precede est fidèle & conforme à son original, en langue espagnole & anglaise qui m'à été presenté et que j'ai signé et paraphé ne varietur. Paris, le cinq Janvier 1866.—Signé *A. Marminia.*—Protest faute d'acceptation.—L'an mil huit cent soixante six, le cinq Janvier à la requête de M. V. Marco del Ponto, négociant demeurant à Paris, 35 rue Saint Georges, ayant l'ordre et elisant domicile en ma demeure je Louis Octave Mercier, huissier près le tribunal civil de la première instance du département de la Seine, séant à Paris, et demeurant rue Laffitte Nº 7.—Soussigné, sommé et interpellé M. le comte de Germiny, président de la commission des domaines du Mexique à Paris, au domicile indiqué, rue de Monthabar Nº 15, parlant au sécretaire de Mr. de Germiny, ainsi declaré.—De présentement accepter pour payer à l'échéance, la dite lettre de change de la somme de neuf cent soixante dix mille francs contenue en éffet ci-dessus transcrit que j'ai pour ce exhibé, protestant à faute de ce faire, du renvoi de dit éffet aux garans, et de tout ce qui peut se protester en pareil cas; lequel a répondu que la lettre de change présentée serait très probablement payée à son échéance, mais que quant à présent, Mr. de Germiny, en ce moment sorti, lui avait donné ordre de ne point accepter la dite lettre de change.—Sommé de signer a refusé, laquelle réponse j'ai prise pour refus d'acceptation à l'égard de qui de droit et d'ailleurs reçue sous toutes reserves pourquoi j'ai réitéré contre qu'il appartiendra, les protestations cidevant faites, et j'ai au dit domicile et parlant comme

dessus, laissé copie, tant du dit éffet ordres au dos que du présent. —Coût onze francs 87 cent.—Par duplicat.—*O. Mercier.*—Al calce: Enregistré à Paris, le huit Janvier 1866.—Reçu un franc 15 centimes.—7 B[au] F? C? f[s] Champradau.—Original et copie, 1. 60.—Droit de copie du Billet et transcription au regre. „ 75.—Timbre protest 1. „ Timbre Regre. „ 45.—Enrege. 1 15.—Somme, 4 85 —Copia exacta del original.—*José I. Martinez.*

Documento número 2.

Corps expéditionaire du Mexique.—Trésor des postes.—M. de Jupeaux, payeur en chef.—N? d'ordre—A Mexico, le....186....

Le payeur en chef du corps expéditionaire du Mexique soussigné déclare avoir reçu en remboursement de l'avance de..................fr.		1.040,000 00
faite par le Trésor Français le 27 Juin dernier à la compagnie du chemin de fer de Mexico à Veracruz suivant ordre de S. E. M. le Marechal comandant en chef.		
1? Du gouvernement Mexicain.	En numéraire.............	12,763 21
	En éffets de Douane recouvrés.	209,165 32
	Sur les droits de Mejoras Materiales à encaisser.	175,877 98
2? De la maison Barron, Forbes et C[e], en numéraire.		642,193 49
	Total égal..............	1.040.000 00

Il demeure entendu que la maison Barron, Forbes et C[e] s'engage á rembourser au Trésor Français le montant de ceux des éffets de commerce restant à encaisser, et qui pour quelque motif que se soit, ne seraient pas payés á l'échéance: la plus éloignée de ces échéances étant celle du 20 Septembre prochain.—Mexico le 31 Août 1866. —*M. de Jupeaux.*—Un sello.—Corps expéditionaire du Mexique. —Trésor.—Copia exacta del original.—*José I. Martinez.*

Documento número 3.

Un sello.—Segunda clase.—Para el bienio de mil ochocientos setenta y ocho y setenta y nueve.—República Mexicana.—50 centavos.—3.—Otro sello.—Fermin Gonzalez Cosío, notario público del Distrito federal. Certifico y doy fé: que al márgen del protocolo de la escritura que con fecha 14 de Setiembre de mil ochocientos cincuenta y siete, otorgó el finado D. Manuel Escandon ante mi compañero D. Ramon de la Cueva, cuya notaría tengo á mi cargo, para responder como fiador de su hermano D. Antonio, de que éste exhibiria ocho millones de bonos de deuda nacional, en reemplazo de los que en igual cantidad se emitieran para la construccion del camino de fierro de Veracruz á México, conforme á lo prevenido en el privilegio que se le habia otorgado en 31 de Agosto de mil ochocientos cincuenta y siete y dentro de los plazos que establece el artículo veintidos, y de que entregaria además en defecto de su hermano los doscientos mil pesos de las multas á que se refieren los artículos diez y siete y treinta y siete del propio privilegio, si es que no cumplia con ellos el referido D. Antonio Escandon en el término que se le habia concedido, en cuyo caso pagaria tambien el fiador lo que á juicio de peritos se calculara ser necesario para la conclusion de la penitenciaría y casa de inválidos de que trata el artículo treinta y seis del mencionado privilegio; se hallan las notas siguientes:—"Con esta fecha me manda la tesorería general de la nacion el oficio siguiente para que se anotara su contenido en esta escritura: su tenor literal dice así:—"Seccion 2ª—El Sr. D. L. S. Hargous ha presentado al supremo gobierno la proposicion siguiente:—"L. S. Hargous tiene el honor de elevar á la consideracion de V. E. la proposicion siguiente:—Prestará al supremo gobierno *trescientos mil pesos*, entregando inmediatamente en la tesorería general *ciento cincuenta mil pesos* ($150,000) en dinero efectivo y ciento cincuenta en bonos de la deuda interior.—Dichos trescientos mil pesos se me pagarán con el producto de cinco por ciento de los derechos de importacion, el cual empezaré á percibir inmediatamente que se haya cubierto la deuda procedente de la ocupacion de caudales por las tro-

pas pronunciadas en San Luis Potosí, ó con cualquiera entrada extraordinaria que tenga el supremo gobierno, ya sea sobre el istmo de Tehuantepec, ó por cualquiera tratado ó préstamo de más de un millon de pesos. En todo caso el supremo gobierno queda obligado á pagarme los trescientos mil pesos dentro del término de diez y ocho meses contados desde esta fecha; y para su exacto cumplimiento se me hipotecarán ó darán en depósito tres y medio millones de pesos en bonos de la deuda interior, cuya hipoteca ó depósito, en defecto del pago, podré realizar al fin del plazo fijado, el todo ó la parte necesaria al pago del saldo que se me adeude, al precio corriente que entónces tenga en la plaza.—México, catorce de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y siete.—*L. S. Hargous.*"—"Y lo traslado á V. S. para su cumplimiento y fines consiguientes, en el concepto de que el interesado tendrá obligacion de avisar á esta secretaría un mes ántes de que se cumpla el plazo fijado de diez y ocho meses para la venta de los bonos, ya en el todo, ó ya en la parte necesaria para cubrir el saldo que se le adeude; advirtiendo á V. S. que los tres y medio millones que han de hipotecarse, se tomarán de las primeras sumas que D. Manuel Escandon debe entregar por su contrato de treinta y uno de Agosto último, á cuyo efecto hará V. S. igualmente anotar en el protocolo, que esa cantidad queda á disposicion de D. L. S. Hargous, en cuya anotacion pondrá su conformidad el Sr. Escandon; y el escribano respectivo expedirá el testimonio correspondiente para seguridad del citado Hargous.—Dios y L. México, Diciembre quince de mil ochocientos cincuenta y siete.—*Payno.*—Señor tesorero general."—"Enero cuatro, mil ochocientos cincuenta y siete.—Seccion primera.—Para que acuerde.—Una rúbrica."—"Enero cuatro, mil ochocientos cincuenta y siete.—Al escribano D. Ramon de la Cueva, para que proceda en la parte que le concierne, con arreglo á esta suprema órden.—*Vélez.*"—Y para que conste pongo la presente en la ciudad de México, á cinco de Enero de mil ochocientos cincuenta y ocho: Doy fé, y de que por haber observado al corregir esta razon, que la fecha de los acuerdos de la tesorería son de Enero de mil ochocientos cincuenta y siete, le pasé una comunicacion que con la respuesta que á ella se me dió, dice

así:—"Queda trasladado en el protocolo de la escritura que otorgó ante mí el Sr. D. Manuel Escandon el dia 14 de Setiembre último, como fiador de su hermano D. Antonio, para responder por la entrega de bonos que éste debe hacer á esa tesorería, de conformidad con lo prevenido en la ley de treinta y uno de Agosto anterior; el oficio que contiene la propuesta que hizo D. Luis Hargous al supremo gobierno sobre facilitarle ciento cincuenta mil pesos en dinero efectivo y ciento cincuenta mil en bonos de la deuda interior; mas como al corregir el traslado con el original observé que la propuesta es de quince de Diciembre próximo pasado y los acuerdos de la tesorería de cuatro de Enero del mismo año, he creido de mi deber exponerlo á V. S. para que se sirva decirme en contestacion lo que tenga por conveniente para la debida aclaracion de la nota, y tambien si le he de devolver el expresado oficio ó propuesta.—Dios y libertad. México, Enero ocho de mil ochocientos cincuenta y ocho.—Sr. tesorero general."—"República mexicana.—Tesorería general de la nacion.—Seccion primera.—Por una equivocacion de las que muy frecuentemente acontecen al principiar el año, puse el del anterior de mil ochocientos cincuenta y siete, en lugar del actual de mil ochocientos cincuenta y ocho en el acuerdo que obra al calce de la suprema órden de quince de Diciembre del año próximo pasado, referente al contrato de trescientos mil pesos, celebrado por D. L. S. Hargous, para que se insertara la referida órden en el protocolo de la escritura que otorgó D. Manuel Escandon el dia catorce de Setiembre último, como fiador de su hermano D. Antonio, en la entrega de bonos en virtud de su negocio de treinta y uno de Agosto anterior, debiendo constar que mi decreto es de *cuatro de Enero de mil ochocientos cincuenta y ocho*, sirviéndose vd. devolverme la mencionada órden de quince de Diciembre para los demas efectos que deba obrar en esta tesorería general.—Lo digo á vd. en contestacion á su oficio de hoy relativo.—Dios y libertad. México, Enero ocho de mil ochocientos cincuenta y ocho.—*P. Vélez.*—Sr. D. Ramon de la Cueva, escribano nacional y público."—Trasladada la razon anterior al testimonio de la precedente escritura, la notifiqué al Sr. D. Manuel Escandon, en cumplimiento de la proposicion del

Sr. Hargous, y dió por respuesta lo siguiente:—"En nueve de Enero de mil ochocientos cincuenta y ocho, yo el escribano, teniendo presente en su casa al Sr. D. Manuel Escandon, le hice saber el contenido de las razones anteriores, y entendido de ellas dijo: lo oye, y quiere que se tenga por respuesta á esta notificacion la misma que con fecha veintiuno de Diciembre último, dió á la órden que sobre esta materia se le comunicó por el Exmo. Sr. ministro de hacienda el dia diez y seis del propio mes, y cuya minuta que me ha presentado dice á la letra:—"E. S.—En debida contestacion á la superior nota de V. E. fecha diez y seis del corriente, debo manifestarle en primer lugar, que yo no celebré el contrato de treinta y uno de Agosto último, relativo á la construccion del ferrocarril de Vera cruz al Pacífico, sino mi hermano D. Antonio Escandon; y que si sobre el asunto de lo que trata la indicada nota, me he prestado á tener algunas conferencias en los dias anteriores, ha sido en nombre y representacion de mi citado hermano, que actualmente se halla fuera de la República por negocios del mismo camino. Yo no tuve otra intervencion en el negocio, que la de simple fiador para el cumplimiento de aquellas cláusulas del contrato en que se exigió este requisito. Debo en segundo lugar hacer presente á V. E. que la empresa del ferrocarril no está obligada á entregar precisamente *bonos* de la deuda interior, sino en general *títulos* de ella, y de los que entregue será de los que disponga la superioridad. En tercer lugar, me permitirá V. E. recordarle que la misma empresa tiene ya exhibidos en la tesorería general para su amortizacion, títulos por valor de quinientos dos mil un pesos treinta y tres centavos, en descargo de los tres millones que se comprometió á exhibir en los meses que corran hasta fin de mil ochocientos cincuenta y ocho; que por lo mismo no tiene ya obligacion de entregar en todo el año venidero, más que dos millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos; que hasta el fin de mil ochocientos cincuenta y nueve, es decir, hasta dentro de dos años, no está obligada á entregar otro millon de pesos, y que en consecuencia no puede precisarla á que de aquí á diez y ocho meses ponga á disposicion de Mr. L. S. Hargous tres millones quinientos mil pe-

sos en los repetidos títulos.—Por lo demas, á la empresa no puede dejar de serle sensible que se hayan desestimado las observaciones que tuve la honra de presentar á V. S. en este negocio, no solo por el interes que ella tiene como poseedora de una fuerte suma de papel público, en que efectivamente y desde luego se amortice el que vaya entregando en los años venideros, sino porque desea sinceramente que se guarde y ejecute el contrato de treinta y uno de Agosto tal como fué ajustado. Eso no obstante, la empresa cumplirá en las épocas á que está obligada, con lo que dispone la suprema órden á que contesto, en todas sus partes.—Dios y libertad. México, Diciembre veintiuno de cincuenta y siete.—E. S. ministro de hacienda." —Esto respondió y firmó conmigo el escribano, de que doy fé.—*Manuel Escandon.—Ramon de la Cueva.*"—Y para que conste pongo la presente en la ciudad de México, á once de Enero de mil ochocientos cincuenta y ocho: Doy fé.—*Ramon de la Cueva.*—"En virtud de la comunicacion que se agrega y me fué dirigida con fecha de ayer por los señores ministro, tesorero y contador de la tesorería general de la nacion, queda chancelada y sin valor la hipoteca de los tres y medio millones de pesos en bonos que el supremo gobierno concedió á D. Luis S. Hargous, segun la nota puesta al márgen de la escritura de estas fojas, por haber declarado nulo el mismo supremo gobierno el contrato que dió lugar á esa hipoteca.—Y para constancia siento la presente en la ciudad de México, á primero de Marzo de mil ochocientos sesenta.—*Ramon de la Cueva.*" —El oficio á que se refiere la razon anterior dice así: "República Mexicana.—Tesorería general de la nacion.—Seccion de tesorería. —Habiendo declarado el supremo gobierno en órden de quince de Junio del año próximo pasado nulo el contrato que D. Luis S. Hargous celebró con el supremo gobierno en quince de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y siete, y quedado en consecuencia sin efecto la hipoteca de tres millones quinientos mil pesos en bonos, y por lo cual se notificó á D. Manuel Escandon por su hermano D. Antonio en nueve de Enero de mil ochocientos cincuenta y ocho, procederá vd. á hacer en la escritura respectiva la tildacion que corresponde, dándonos vd. aviso luego que lo verifique y remitiéndonos copia de

la anotacion que en ella se ponga.—Dios y libertad. México, Febrero veintinueve de mil ochocientos sesenta.—*E. Villalva.*—Sr. D. Ramon de la Cueva.—Una rúbrica."—Con esta fecha se agrega un oficio de la tesorería general de la nacion del dia veintiocho de Octubre de mil ochocientos sesenta y uno, por el que consta que el Sr. D. Manuel Escandon entregó á D. Luis Hargous tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos que en títulos de la deuda interior debió exhibir en la misma tesorería en los años de cincuenta y ocho y cincuenta y nueve, como fiador de su hermano D. Antonio Escandon por razon del contrato del ferrocarril que se expresa en la escritura de las fojas anteriores y que por disposicion suprema percibió Hargous. En consecuencia, y de conformidad con lo prevenido en el citado oficio, queda chancelada en esta parte la obligacion del Sr. Escandon. México, Diciembre siete de mil ochocientos sesenta y uno.—*Cueva.*"—El oficio á que se contrae la razon precedente dice así: "República mexicana.—Tesorería general de la nacion.—Seccion cuarta.—Habiéndose llenado por parte de D. Manuel Escandon la obligacion que contrajo de entregar á D. L. S. Hargous la cantidad de ($ 3.497,998 67 cs.) tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos, que en títulos de la deuda interior debió exhibir en esta tesorería en los años de mil ochocientos cincuenta y ocho y mil ochocientos cincuenta y nueve, como responsable por su hermano D. Antonio Escandon en el contrato sobre apertura de un camino de fierro de Veracruz al mar Pacífico, segun escritura que por ante vd. se otorgó en catorce de Setiembre de mil ochocientos cincuenta y siete, cuya obligacion en favor de Hargous contrajo D. M. Escandon por disposicion suprema y en los términos que constan en la nota marginal puesta en la misma escritura; puede vd. proceder á chancelarla en esta parte, pues esta tesorería ha dado ya por recibidos los tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos ($ 3.497,998 67 cs.) referidos, que en títulos de la deuda interior fueron entregados á Hargous, siendo adjunto el testimonio que éste ha devuelto, y esperando se sirva vd. darme aviso cuando verifique la chancelacion de que se

trata.—Dios, libertad y reforma. México, Octubre veintiocho de mil ochocientos sesenta y uno.—*Antonio de Palacio y Magarola.*—Ciudadano escribano nacional y público Ramon de la Cueva."—Se agrega un oficio de la tesorería general de veinticinco de Febrero del año próximo pasado de sesenta y tres, firmado por D. Antonio de Palacio y Magarola y dirigido á D. Antonio Escandon, por el que consta que fueron cedidos á los Sres. T. Labadie y compañía, de este comercio, los cuatro millones de pesos que en títulos de la deuda interior debia enterar en la tesorería general D. Antonio Escandon, por razon del privilegio concedido al propio señor sobre construccion del camino de fierro, constando al calce de dicho oficio el recibo de los referidos Sres. T. Labadie y compañía, puesto por D. Lúcas Ulises Deschamps, apoderado de la propia casa, en nueve de Setiembre del expresado año de sesenta y tres. Y para que conste pongo la presente en la ciudad de México, á veintiocho de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cuatro. Doy fé.—*Ramon de la Cueva.*—El oficio de que habla la razon anterior es del tenor siguiente:—"Tesorería general de la nacion.—Seccion primera.—El supremo gobierno, de conformidad con las proposiciones que en diez y seis del actual presentaron los Sres. T. Labadie y compañía, de este comercio, se ha servido resolver en órden de diez y ocho del mismo mes comunicada á esta tesorería general por el ministerio de hacienda y crédito público, que tenga vd. á disposicion de los referidos Sres. T. Labadie y compañía los cuatro millones de pesos que en títulos de la deuda interior debe enterar en esta oficina, con arreglo al artículo treinta y ocho del decreto de cinco de Abril de mil ochocientos sesenta y uno, sobre privilegio concedido á favor de vd. para la construccion del camino de fierro, en virtud de que los referidos señores han enterado en esta tesorería los valores que el supremo gobierno convino recibir en cambio de la accion que se ha servido cederles. De la conformidad de vd. en reconocer á los mencionados Sres. T. Labadie y compañía como cesionarios del supremo gobierno para el recibo de los cuatro millones citados, se servirá vd. dar oportuno aviso á esta tesorería.—Dios, libertad y reforma. México, Febrero veinticinco de mil ochocientos sesenta y tres.—*Antonio de Palacio y Magarola.*—Sr.

D. Antonio Escandon."— "Hemos recibido del Sr. D. Antonio Escandon los cuatro millones de pesos en bonos, á que se refiere la presente comunicacion.—México, Setiembre nueve de mil ochocientos sesenta y tres.—Por poder de T. Labadie y compañía, *L. U. Deschamps*."—Y para que conste, obre los efectos que haya lugar en derecho, de pedimento del Sr. Lic. D. Rafael Martinez de la Torre, apoderado del Sr. Escandon, y como encargado que soy de la notaría del Sr. Cueva, pongo la presente en la ciudad de México, á catorce de Abril de mil ochocientos sesenta y ocho.—*Fermin Gonzalez Cosio*, notario público.—Un sello.—Fermin Gonzalez Cosío, notario público.—República Mexicana.—Copia exacta del original.—(Firmado) *José I. Martinez.*

Documento número 4.

Ministerio de hacienda.—Caja central.—He recibido del Sr. D. Eduardo Kirkpatrik, agente de la Compañía imperial mexicana del ferrocarril, en cambio de doscientos mil pesos ($ 200,000) que en una letra girada por el ministerio de Estado, á cargo de la comision de hacienda de México en Paris, por dicho valor le fué entregado por el ministerio de hacienda, un certificado provisional representando dos mil acciones conforme al decreto de 26 de Enero último y segun lo dispuesto por el particular en órden del ministerio de hacienda fecha 28 de Noviembre próximo pasado.—México, Diciembre 28 de 1865.—El jefe de la caja central, *José Francisco Alvares.*—Copia exacta del original.—(Firmado) *José I. Martinez.*

Documento núm. 16.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion segunda.—Al ciudadano Ministro de Fomento, doy con esta fecha el siguiente informe:

"Detenidamente ha examinado esta Tesorería general las anteriores observaciones elevadas al Ministerio del digno cargo de vd., con motivo del informe que tuvo la honra de dar al Supremo Gobierno, por conducto del ciudadano Ministro de Hacienda, en 24 de Setiembre último, relativamente al estado que guardaban hasta 30 de Junio de 1870, las cuentas de la Empresa del ferrocarril de Veracruz á México con el Erario público.

Aunque el signatario de esas observaciones estime inoportuno é inconexo con el objeto de una liquidacion de cuentas, el relato de los hechos que forman la historia numérica del camino de fierro de que se trata; aunque se pretenda que las deducciones á que se prestan están fuera de su lugar, y aunque la Compañía exprese que las razones expuestas en aquel informe no deben tener más peso del que pueda concederse á mis opiniones privadas, está de manifiesto que ellas descansan en el irrecusable testimonio de documentos auténticos, cuyo exámen no podia esquivarse sin el riesgo de darle á la cuestion un giro enteramente contrario al que se necesitaba para deducir del conjunto, y fundar debidamente, cuáles partidas habian de cargarse y cuáles abonarse en la demostracion numérica.

No me detendré inútilmente en refutar los diversos conceptos que emite la Compañía para oponerse á los cargos que le resultan; mi tarea se limitará á las razones ó á los datos que importen alguna modificacion en las partidas consideradas á favor ó en contra suya, y me abstendré de comentar, como podria hacerlo, todo aquello que se refiere á la Tesorería general, queriendo presentarla como inconsecuente con sus propias opiniones, solo porque, en un informe de 22 de Diciembre de 1869, al pedir instrucciones á la superioridad para formar la liquidacion, mencionaba los réditos del fondo de ocho millones, indicando que no podia abonarlos de su propio motivo.

En esa época ni los datos de que se sirvió más tarde esta oficina estaban reunidos, ni se habia fijado en las graves estipulaciones que el concesionario pactó con los franceses para construir el tramo de la Tejería á Paso del Macho. Esperó, pues, á que el Supremo Gobierno le comunicara las instrucciones convenientes, y ya

con ellas á la vista [1] pudo emprender el trabajo que la Compañía califica de oficioso y ajeno del objeto de una liquidacion de cuentas.

Hechas estas advertencias, paso á ocuparme del exámen de las observaciones indicadas.

I.

En este lugar coloca la Compañía los antecedentes y razones que á su juicio deben tenerse presentes para calificarse si tiene ó no derecho á que se le abonen los réditos del fondo de ocho millones, creado por el artículo 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857. Como era natural, menciona los artículos 18 y 19 del diverso decreto de 5 de Abril de 1861, que favorecen su intento, y deduce, que habiendo recibido el concesionario diversas sumas aplicables al pago de réditos, es indispensable hacer figurar en la cuenta la cantidad á que éstos monten, como único medio de saber si fueron ó no cubiertos en su totalidad; de lo contrario se cometeria una injusticia, por la razon de que, el monto de lo percibido, sufriria otro destino diverso del que la ley quiso darle.

La glosa de los artículos 18 y 19 del decreto de 5 de Abril de 1861 da efectivámente el resultado que observa la Compañía; pero los hechos á que ese decreto se refiere, no permiten confundir el uso que debió hacerse, con el que se hizo de las cantidades entregadas al concesionario.

Siguiendo la regla que sienta la Compañía, un mayordomo, un administrador ó cualquiera persona que recibe fondos para determinado objeto, tiene derecho á que se le abone, bajo el mismo título, el monto de sus recibos, háyalos ó no invertido conforme á su compromiso.

El decreto de 31 de Agosto de 1857 en su artículo 19, creó un fondo de ocho millones de pesos "para auxiliar la construccion del tramo de ferrocarrll que indica el artículo 17 (treinta leguas: veinticinco partiendo de Veracruz á esta capital, y cinco vice versa.) » Este tramo debia estar concluido á los seis años, es decir, en 1863.

1 Orden suprema de 5 de Abril de 1870. Pág. 45 del informe de 24 de Setiembre de 1870.

La Compañía hasta esa fecha habia recibido cantidades relativamente cortas, insuficientes para cubrir los réditos de ocho millones; pero en cambio contaba desde la expedicion del decreto de 5 de Abril de 1861, con verse libertada de la obligacion de gastar un millon de pesos en una penitenciaría y una casa de inválidos, así como de darle al Erario el veinte por ciento de utilidades, segun estaba determinado en los artículos 28 y 36 del primero de dichos decretos.

Valorizando estos descargos, que á título de compensacion por los réditos debidos, obtuvo la Compañía, es como se comprende que el Gobierno puso en ejecucion los medios de llenar su compromiso, desde mucho antes que se hubieran recibido los ocho millones en títulos de la deuda pública, que el concesionario estaba obligado á entregar en cambio del nuevo fondo consolidado del ferrocarril, conforme al artículo 22 del decreto de 31 de Agosto de 1857. [1] El sobrante del fondo de minería, que como auxilio para esas obras estuvo recibiendo el concesionario, forma otra partida más, de las abonadas por el Erario á cuenta de réditos.

Vencidos los seis años señalados para la construccion de treinta leguas de camino, todo lo que habia recibido el concesionario y todas las obligaciones de que fué exonerado por el decreto de 5 de Abril de 1861, constituian un abono de réditos que hizo la Nacion sobre un capital imaginario que no se habia invertido en las obras.

Los datos que esta Tesorería ha publicado en su informe de 24 de Setiembre de 1870, ministran la prueba de que ese período de tiempo lo aprovechó el concesionario en descartarse de dos obligaciones cuantiosas: el millon para una penitenciaría y casa de invá-

1 "22. No siendo el ánimo del Gobierno que por la creacion del nuevo fondo consolidado se aumente, ni en un peso, la suma de la deuda nacional, la Empresa del camino queda obligada á presentar en la Tesorería general, para su amortizacion, títulos de la actual deuda interior, por valor de los ocho millones de pesos que se le entregarán en bonos del nuevo fondo. La presentacion en la Tesorería la hará la Empresa dentro de los plazos siguientes: tres millones de pesos en todo el año próximo de 1858, y un millon en cada uno de los siguientes; pero los réditos de todos los ocho millones dejarán de correr contra el Erario luego que se entreguen á D. Antonio Escandon los bonos del nuevo fondo. La obligacion que en este artículo contrae, la afianzará tambien á satisfaccion del Ministerio de Fomento.

lidos, y el veinte por ciento de las utilidades á favor del Gobierno, que, sirviéndome de la misma cifra que figura en el convenio que el empresario celebró con la administracion del general Miramon, fué estimado en seiscientos mil pesos. [1]

Por precision—dice la Compañía—tiene que admitirse el derecho derivado de la ley de 1861, de que lo entregado por el Erario fuese con destino á la solucion de los réditos que corrian á favor de la Empresa en los términos que ella dispuso, y esto quedaria enteramente contrariado con el hecho de cargàrse esas sumas sin tener en cuenta en la liquidacion la deuda de intereses á cuya amortizacion se consignaban.

Si la ley que se invoca solamente se refiriera á pagar esa deuda de intereses, no seria ni discutible el punto; las cantidades entregadas no podrian tener otra aplicacion.

Pero como el fondo de donde se derivan esos réditos fué creado para auxiliar las obras y de ninguna manera para cubrir una deuda, parece fuera de duda que no deben invocarse aisladamente los artículos del decreto de 5 de Abril de 1861, que tratan de réditos, sin examinar previamente si las obligaciones en que el legislador buscó la compensacion fueron cumplidas.

Hasta fines de Febrero de 1861, la ley reconoció que los réditos se habian causado, y por las compensaciones pactadas en el artículo 38, quedaron cubiertos; así, pues, la cuestion de réditos parte desde 1º de Marzo y exige que desde esa fecha se analice como corresponda.

El empresario del camino de fierro quedó obligado por el artículo 16 del citado decreto, á tener en explotacion dentro del plazo de cinco años la parte de la ruta general y el ramal necesario para unir la capital de la República con la del Estado de Puebla, sin suspender por esto los trabajos del camino ya comenzado de Veracruz para el interior.

La falta de cumplimiento lo hacia incurrir en una multa; y segun el artículo 23, en la pérdida del privilegio y en la del fondo especial, que para el pago de réditos y amortizacion de los ocho

1 Página 77, proposicion 2ª del informe de 24 de Setiembre de 1870.

millones de pesos, de los nuevos bonos del camino de fierro, se consignó en el artículo 18.

Las obligaciones que establece este decreto, son y han debido considerarse siempre como recíprocas entre el Gobierno y el empresario; habia réditos para auxiliar las obras, dejaba de haberlos si se suspendian. La Compañía en la extensa refutacion que hace del informe de esta Tesorería general, pasa sobre la materia como sobre espinas, insistiendo en que tiene derecho á réditos, porque la ley así lo dispuso. Nada dice acerca de los trabajos que estaba en forzosa necesidad de ejecutar, y como para prevenir todo cargo, recuerda las tristes circunstancias que afligieron á la República desde fines de ese mismo año de 1861, hasta el establecimiento del órden constitucional.

La guerra de intervencion no podia, en efecto, producir otros resultádos que los previstos por el artículo 26; [1] mas es evidente que si los plazos no corrian para la Empresa del camino de fierro, tampoco debian correr para el Erario. Mientras los trabajos estaban en suspenso, la Empresa recibia diversas sumas procedentes del veinte por ciento de mejoras materiales, cuyos bonos amortizaban las aduanas.

La Tesorería no tiene pruebas de que esas sumas se hayan invertido en las obras del camino, ni aun cuando las tuviera, convendria por solo ese hecho en considerar los repetidos réditos, cuyo abono entiende que debe descansar en la constancia de que se invirtieron en ellos capitales más ó menos cuantiosos.

Si tales obras no se practicaron á pesar de los deseos que debemos suponer en el concesionario, y si la fuerza mayor impidió su desarrollo, no encuentro la justicia con que se pretenda que el fondo de ocho millones, ficticio en la esencia y real y positivo en

1 "26. Las obligaciones que contrae la Empresa del camino de fierro se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. Tambien se suspenderán, si no obstante lo estipulado en el artículo 18 y siguientes, dejare de percibir lo que allí se asigna para el pago de capital y réditos del nuevo fondo consolidado; entendiéndose la suspension de las obligaciones de la Empresa por solo el tiempo que dure el embarazo ó que no se haga el pago de réditos y amortizacion de la deuda. En este último caso quedan á salvo los derechos de la Empresa para que se le indemnicen los daños y perjuicios que se originen."

la forma, para el objeto de darle á la Empresa quinientos sesenta mil pesos anuales, pueda haber devengado intereses, cuando las obligaciones que encierra el decreto de Abril de 1861, fueron interrumpidas sin culpa de los contratantes.

Del derecho de mejoras materiales, recibió la Compañía á título de réditos en todo el período que duró la interrupcion del contrato, la suma de trescientos sesenta y un mil ochocientos catorce pesos, cincuenta y siete centavos. Oponiéndose al cargo, expresa en sus observaciones que esta percepcion y su aplicacion al pago de intereses pertenecen á la categoría de hechos consumados hace algun tiempo, que hoy no es dable desconocer ni menos impugnar.

La teoría de los hechos consumados, si fuera aplicable al caso, ahorraria tiempo y trabajo á todas las oficinas que tienen algo que hacer con el camino de fierro: el exámen de las partidas entregadas al empresario y á la Compañía, resultaria superfluo, las cuentas inútiles y las obligaciones pactadas una mentira. Se santificaria la usurpacion, el abuso y hasta el peculado, admitiendo el falso principio de que los hechos consumados deben respetarse. Fué un hecho consumado el establecimiento del Imperio, y la Nacion, sin embargo, no pudo conformarse con él, lo combatió sin descanso hasta exterminarlo, sancionando la victoria el triunfo de los derechos sobre los hechos.

La Tesorería general no estima por demas, como la Compañía, la discusion relativa al punto de réditos, aun despues de fijarse en la órden de 24 de Diciembre de 1867, expedida con el fin de fijar las reglas á que habia de sujetarse la liquidacion. En esta disposicion suprema que la Tesorería no encuentra en sus expedientes, pero cuya existencia no pone en duda, se previno que si de lo recibido por el Sr. Escandon resultaba alguna cantidad superior al importe de los réditos hasta 31 de Diciembre de 1864, lo pagaria en acciones si procedia del quince por ciento adicional, ó deduciéndola de los quinientos sesenta mil pesos que debian dársele á la Compañía poseedora del privilegio por decreto de 27 de Noviembre del propio año.

Ocho dias despues, el 2 de Enero de 1868, el Congreso de la

Union aprobaba el siguiente acuerdo que el Ministerio de Hacienda comunicó á esta Tesorería.[1]

Desde entonces, la oficina á quien se le ordenaba reunir los datos necesarios para producir el informe correspondiente, tuvo otra regla á que sujetar sus procedimientos, distinta de la que menciona la Compañía.

Suspendidos por otro acuerdo del Congreso los efectos del decreto de 27 de Noviembre de 1867, que la indultó, es incuestionable que corrian la misma suerte las disposiciones de carácter gubernativo que se refieren simplemente á un arreglo.

En la época en que se dictó la órden de 24 de Diciembre de 1867, la Cámara estaba reunida y el Gobierno no tenia ya las facultades extraordinarias de que estuvo investido. Es verdad que en todo lo relativo á administracion pudo dictar órdenes y reglas á las oficinas y funcionarios; pero en el caso que nos ocupa, esas órdenes no podian surtir efecto alguno mientras una ley posterior no fijara la situacion de la Compañía. El decreto de 27 de Noviembre de ese propio año, anterior á la órden de que vengo hablando, habia indultado á la Compañía de la pena de caducidad en que incurrió por haber tratado con el gobierno imperial; mas habiéndole negado su aprobacion el Congreso, ese decreto no surtió efecto alguno, sino hasta que lo modificó el de 11 de Noviembre de 1868.

De lo expuesto se deduce que la órden de 24 de Diciembre no ha debido tener valor alguno, tanto porque el indulto fué suspendido, como porque la liquidacion debia descansar en las obligaciones que la nueva ley señalara. Así, pues, cuanto se hizo antes del 11 de Noviembre de 1868, en materia de aplicaciones, carece de

1 "El Congreso en sesion de ayer acordó se pidieran á los Ministerios respectivos los presupuestos y todos los documentos relativos á los distintos privilegios que ha obtenido la Compañía del ferrocarril que debe enlazar el puerto de Veracruz con la capital de la República, con una noticia de las cantidades que hubiere recibido desde la primera concesion hasta hoy, de los caudales que hubiere exportado y efectos que haya importado, y que por razon de estas concesiones hubieren dejado de pagar los respectivos derechos señalados por sus tarifas aduanales. — Lo que tenemos la honra de comunicar á vd. para los fines indicados, reiterándole las protestas de nuestra consideracion."

sólidez y no puede servir de precedente ni de regla de conducta entre el Gobierno y la Compañía.

Creo haber demostrado que no hay razones que favorezcan el abono de réditos del fondo de ocho millones, hasta 31 de Diciembre de 1864, víspera del dia en que comenzó una nueva época para el camino de fierro, bajo la egida de la convencion imperial ajustada con Mr. Sandars.

II

La regla invariable que ha normado la política del Gobierno—dice la Compañía—ha consistido en no revocar ningun pago ni perturbar á nadie en el aprovechamiento ó disposicion de lo que por él hubiese adquirido, así como tampoco se ha considerado obligado á pagar las deudas del que se llamó gobierno imperial. Esta conducta ha sido—agrega—general y absoluta en todos los casos, porque si en uno solo hubiese procedido el Supremo Gobierno en sentido contrario, la justicia y la igualdad le hubieran conducido necesariamente á exigir igual devolucion á todos y cada uno de los que del Imperio recibieron alguna cantidad.

Dos errores comete la Compañía en estas apreciaciones. El primero, en suponer que ha existido esa regla de conducta; y el segundo en afirmar que los pagos hechos por la administracion de la época imperial, á la Empresa del ferrocarril, constituyen un hecho consumado *que el Gobierno ha aceptado*. La Tesorería general no ha encontrado en ninguna parte esa aceptacion, ni es de creerse que exista; por el contrario, la prueba más concluyente que puede presentarse en contra, consiste en los diversos acuerdos de la Cámara que se refieren á la liquidacion de cuentas.

En cuanto á no haberse exigido la devolucion á los que con algun título fueren pagados por la administracion imperial, hay que atender á las distintas categorías de los pagos, no menos que á su orígen. La compra de efectos, los sueldos, los arrendamientos y todo género de prestaciones, no pueden nivelarse ni correr la misma suerte que las aplicaciones de sumas más ó menos cuantiosas

que el Erario entregó por mano de una administracion intrusa á titulados acreedores cuyas cuentas no estaban liquidadas. La ejecutoria de un caso que voy á referir brevemente, demuestra que na ha existido esa regla en que la Compañía pretende apoyarse.

Al ocupar la capital de la República los franceses, la línea telegráfica del interior, perteneciente entonces á un particular, estaba destruida en su mayor parte. El mismo interes que el jefe frances tuvo en acelerar la construccion del ferrocarril en la tierra caliente, para salir de Veracruz, tenia en procurarse medios expeditos de comunicacion, á fin de entenderse con sus tropas. Necesitaba el telégrafo como necesitó el ferrocarril, y ordenó desde luego que al propietario de la línea se le entregaran fondos para su pronta reconstruccion. Así se hizo en efecto, y aunque al restablecimiento de la República, las constancias del hecho acreditaban que las sumas entregadas se aplicaron á un crédito procedente de la trasmision de mensajes oficiales, reconocido por administraciones anteriores, desde la del general Comonfort, la línea fué ocupada por el Gobierno, mediante á que el Erario la habia costeado.

La Compañía reconocerá, en vista de esto, que á la excepcion de que se considera víctima, es á la que debe hallarse en la posesion del ferrocarril de que se trata.

El convenio imperial de 28 de Enero de 1865[1] concedió á la Compañía la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales por veinticinco años, á título de réditos del fondo de ocho millones que estaba creado desde 1857.

Es digno de notarse que la indicada subvencion no fué alterada en ninguna de sus dos bases capitales, á saber: cantidad y plazo de como se consignó en el art. 18 del decreto de 5 de Abril de 1861. Atribuir esta semejanza á una comun coincidencia, equivaldria á desentenderse del punto principal, que consiste en averiguar si el concesionario ó la Compañía, ó los dos, ó ninguno tienen derecho á que se les abonen réditos del fondo de ocho millones. El convenio imperial no alteró ni la cantidad de quinientos sesenta mil pesos anuales, ni el número de años que habia de durar la obli-

1 Pág. 118 del informe de 24 de Setiembre de 1870.

gacion del Gobierno, y fué porque el camino de fierro estaba tan en proyecto en 1865, como en 1861, salvo la parte construida con dinero que no fué de la Compañía.

No se hizo más que renovar la concesion, disponiendo que en lugar de hacer el pago las aduanas con el producto del 20 por ciento de mejoras materiales, lo efectuara la caja central en partidas de á ciento cuarenta mil pesos cada tres meses.

En el convenio á que vengo refiriéndome, no hay una sola palabra que dé idea de haberse tenido presente, que por cuenta de la totalidad de la subvencion, ó sea de los réditos y amortizacion del capital, durante veinticinco años, habia entregado el Erario, hasta entonces, diversas cantidades; de donde se infiere que ni se le hizo el cargo debido al concesionario, ni éste reclamó el pago de réditos por el tiempo corrido de 1º de Marzo de 1861 á 31 de Diciembre de 1864.

Reconocer, sin embargo, la validez del contrato de 23 de Enero de 1865, seria contrariar abiertamente la más importante de las resoluciones del Gobierno, cuya política en este punto ha consistido en no aceptar compromisos y obligaciones de la época del llamado Imperio.

Se debe, por tanto, limitar, el exámen de tal contrato, á los efectos que produjo en la práctica, desentendiéndose de su legal ó ilegal orígen. Conforme á esta opinion, deben cargársele á la Compañía todas las sumas que recibió del Imperio, abonándole los quinientos sesenta mil pesos anuales que le señaló el artículo 11 desde el dia 1º de Enero de 1865 hasta el 30 de Junio de 1866, en que la Compañía suspendió sus trabajos, cayendo en la pena que determina el artículo 10. [1]

La fecha de esta suspension no consta en los expedientes; pero se encuentra consignada en diversas correspondencias de la época, con motivo de las demandas judiciales promovidas por los acreedores de los contratistas de las obras.

Recobrado el territorio nacional por el Gobierno legítimo, se pu-

1 ...... "La suspension de los trabajos sin motivo justo debidamente probado, importa para los concesioaarios, como multa, la pérdida de las sumas que el Gobierno hubiera debido pagarles durante el tiempo de dicha suspension."

blicó el decreto de 27 de Noviembre de 1867, indultándola de la pena de caducidad. No hay más que leerlo con alguna atencion, para penetrarse de que sus prescripciones son una copia fiel de la concesion de 5 de Abril de 1861, con la única excepcion de que no se consignó ninguna regla para el pago de los réditos vencidos anteriormente, como se hizo al reformar el privilegio de 31 de Agosto de 1857. [1] Por el contrario, en el artículo 19 se concedieron á la Compañía quinientos sesenta mil pesos anuales por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos á contar desde la fecha del decreto. [2]

Puede observarse que la forma adoptada para auxiliar á la Compañía ha sido en todo caso la misma; y que, de abonar réditos por el período en que se construyó el tramo de México á Apizaco, resulta alterada la base del decreto de 5 de Abril de 1861, que da un resultado de catorce millones en veinticinco años á razon de quinientos sesenta mil pesos cada uno.

Así es en efecto; pero no habiéndose cubierto nunca el vencimiento de intereses, ¿puede deducirse cantidad alguna del capital? Por precision se tiene que admitir el abono, supuesto que se hace el cargo. Cambiados los términos de la subvencion por el decreto de 27 de Noviembre de 1867, las cantidades que la Compañía ha recibido, cualquiera que sea su importe, desde que comenzaron á correr los plazos allí señalados, disminuyen el conjunto de catorce millones, á diferencia de lo que antes sucedia; y es que ahora el Erario ha de dar quinientos sesenta mil pesos anuales *sin causa de réditos*, mientras por las concesiones anteriores, esa misma asignacion la determinaba el rédito de cinco por ciento anual, sobre el fondo de ocho millones y un dos por ciento más, destinado á su amortizacion.

Cuando se ajustó el convenio de 28 de Enero de 1865, el tramo de la Tejería á Paso del Macho no solo estaba ya concluido, sino en explotacion, desde mediados del año anterior, segun es de inferirse del artículo 10 del tratado que se encuentra en el informe de 24 de Setiembre de 1870.

1 Artículo 38 del decreto de 5 de Abril de 1861.
2 Artículo 19 del decreto de 27 de Noviembre de 1867.

El buen sentido exige fijarse en este hecho como en el de más importancia de todos los pasados con relacion al ferrocarril, durante la intervencion y el Imperio.

III.

Cuando los franceses ocuparon el Estado de Veracruz—dice la Compañía en sus observaciones—se apoderaron del camino sin dirigirse al concesionario, variaron el trazo de la vía de como estaba proyectada por el ingeniero Talcott, lo que produjo una pérdida en los trabajos ya hechos, y un aumento en el costo del tramo que se construyó. Despues menciona las imperfecciones notables de la vía construida, la necesidad que tuvieron los ingenieros de pagar fuertes jornales, la pérdida de rieles, etc., etc., todo para decir que el Sr. Escandon se ha negado á conformarse con la cuenta producida por los franceses.

Comparadas las razones de la Compañía con el texto del tratado de 8 de Setiembre de 1863, se ve que carecen de peso absolutamente. Escandon hizo el camino como contratista y recibió el precio estipulado en una tarifa especial. Caros ó baratos los jornales, fueron pagados por el Tesoro frances sin objecion alguna, como que previsto todo en el contrato, poco hubiera tenido que observarse despues de consignado este concepto de su apoderado: "En vista de la jurisdiccion que da á las autoridades francesas, etc."

No es por lo mismo discutible el cargo que hizo la Tesorería á este respecto en su liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, tanto en virtud de hallarse las partidas que la componen aceptadas por el Sr. Escandon, bajo su firma, como porque los motivos en que funda su negativa no pueden destruir el hecho de haber recibido de los franceses el costo de las obras de Tejería á Paso del Macho.

Para la reduccion de francos á pesos mexicanos se ocurrió al Colegio de Corredores como autoridad competente, y de acuerdo con su respuesta se hicieron las operaciones. Si antes la Tesorería en su informe de 22 de Diciembre de 1869 tomó el tipo de 5,20,

al hablar de esto fué refiriéndose á la cuenta exhibida por el apoderado del Sr. Escandon, cuando el C. Juan A. Zambrano estuvo encargado de liquidar. Entre lo que asienta el interesado sin acompañar prueba alguna y lo que dice el Colegio de Corredores despues de consultar sus notas de cambio, me parece que no habrá quien desapruebe la eleccion del segundo extremo.

La Compañía no niega que el tramo de Tejería á Paso del Macho fué costeado exclusivamente por lo que se llamaba el Tesoro frances: sus observaciones se limitan á exponer que variado el trazo de la vía de como estaba proyectado, las obras subieron de precio sin embargo de la mala calidad de los materiales empleados. Era preciso para darle algun asenso á estas frases, olvidarse del tratado que los Sres. Lyons y Elguero, como director del ferrocarril el primero, y como apoderado del concesionario el segundo, ajustaron con el ingeniero de puentes y calzadas en mision del gobierno frances, en México, el dia 8 de Setiembre de 1863. [1]

Allí declararon otorgarle á las autoridades francesas toda competencia, y reconocieron que la Compañía era impotente para llenar con sus solos recursos el compromiso contraido de construir un camino de fierro entre Tejería y el Chiquihuite.

Fijados los precios á que habian de pagarse las obras, se estipuló en el artículo 5º que los trabajos serian hechos *segun todas las reglas del arte*, recibiendo la Compañía, conforme al artículo 8º, las órdenes de pago cada quincena por el importe de lo ejecutado, sin retenerle ninguna suma por garantía.

En virtud de este artículo, los franceses entregaron nueve millones seiscientos ochenta y dos mil, cuatrocientos noventa y un francos, dos céntimos, cargándolos á la Compañía en dos partidas, una de cinco millones novecientos setenta y cuatro mil seiscientos noventa francos, ochenta y cinco céntimos, el 3 de Diciembre de 1864, y otra de tres millones setecientos siete mil ochocientos francos y diez y siete céntimos, el 27 de Marzo de 1865.

La Tesorería general con el dato de estas fechas, que cuidó de recabar del Ministerio de Fomento, pudo verificar la reduccion al

1 Página 108 del informe de 24 de Setiembre de 1870.

tipo que lo hizo, legalizándola con la respuesta del Colegio de Corredores, que corre entre los comprobantes del informe de 24 de Setiembre de 1870.

De lo expuesto se deduce que una vez aceptado por el Sr. Escandon, bajo su propia firma, el cargo de nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos, dos céntimos, es de todo punto legítimo, sin que baste á atenuarlo ninguna de sus observaciones, aun aquellas que se refieren al aumento de una multa incluida en esa suma, supuesto que ello se deriva del citado contrato, cuyas cláusulas surtieron sus efectos, en el tiempo y forma que se convino.

Hay una disposicion del Gobierno Supremo, por la cual quedaron subsistentes las sentencias judiciales de la época del llamado Imperio; y no necesito demostrar que tanto las penas impuestas por los jueces, como por todas las que se llamaron autoridades, deben correr la misma suerte, precisamente en virtud de que causaron ejecutoria, y no es dable anular sus efectos. A ser esto posible, la Compañía tendria que devolver las sumas que recibió de los franceses y que desbaratar el tramo de camino en que se invirtieron, para que todo quedara en el estado que se hallaba antes de ejecutarse los trabajos.

La idea que más partidarios ha tenido por la apariencia de patriotismo que envuelve, es la de que el Gobierno ocupe el tramo repetido considerándolo propiedad de la Nacion, ya sea que lo hayan costeado sus rentas, ó ya bajo el concepto de que el gasto lo hicieron los franceses, cuyo caso debe declararse despojo de guerra. No faltan razones para sostener esta opinion, siendo la más capital la que se deriva de estar explotando ese camino la Compañía desde que se concluyó, sin que nada le haya costado.

Sea cual fuere el pretexto que le sirva de título, nunca bastará á probar que este tramo no se hizo con el dinero que los franceses ministraron en virtud del contrato de 8 de Setiembre de 1868.

La Compañía se convirtió, de empresaria de la Nacion, en contratista de los invasores; no puso un solo peso de su caja para esta obra, y ha estado recibiendo sin título legal, desde 1864, los rendimientos poco más ó menos cuantiosos de una propiedad á cuya eje-

cucion concurrieron los brazos de ciudadanos beneméritos que defendieron á la patria en Puebla, y habiendo caido prisioneros, se les consignó á los trabajos del Ferrocarril sin abonarles jornal alguno.

Así habian pasado las cosas hasta la restauracion de la República, y así han seguido, debido á que la complicacion de este negocio no habia permitido al Gobierno ocuparse de él definitivamente.

Mas todo esto que es innegable se escapó de la vista del Congreso al modificar el decreto de 27 de Noviembre de 1867, porque dejó subsistente el artículo 3º, que reconoció á la Compañía dueña del camino construido y del que se construyera en adelante. La idea, pues, de ocupar el tramo de Paso del Macho como despojo de guerra ó como propiedad de la República, no puede tener aplicacion en este sentido, aun cuando hoy se revocara ese artículo, porque él ha debido servir á la Compañía de base para fijar sus nuevas relaciones y cálculos desde que la Cámara le dió su aprobacion en 11 de Noviembre de 1868. Hay por lo mismo que buscar en otra parte el medio de hacer que el Erario se reembolse de los nueve millones, seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos, dos céntimos del contrato de 8 de Setiembre de 1863, y la Tesorería cree haberlo hallado, cargando la expresada suma en los términos que lo ha hecho en su liquidacion de 24 de Setiembre de 1870.

En cuanto á los rendimientos, seria preciso exigirlos por completo para llenar el vacío que queda entre el hecho y su sancion. Reconocido sin embargo por la ley que la Compañía es propietaria de lo construido, y de lo que se construya, la Tesorería no puede libremente proponer otra cosa que cargarle á la Compañía el rédito de cinco por ciento desde las fechas en que aparezca hecho el cargo por Bazaine, hasta el 30 de Junio de 1870, en que la Tesorería consignó en su liquidacion la partida de un millon novecientos veinticuatro mil seiscientos sesenta y siete pesos, trece centavos, que produjeron los nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos, dos céntimos, ministrados por los franceses.

Mediante estas aplicaciones, es como entiende la Tesorería que quedará la Compañía en la posesion legítima del tramo de Tejería á Paso del Macho, sin alterar ni salirse de los límites que señala el art. 3º del decreto de 27 de Noviembre de 1867.

IV

Faltaria á la imparcialidad si en lo que tenga razon la Compañía no fuera el primero en dársela.

Sus observaciones en lo que se refieren á las partidas de los comprobantes números 32 y 33, son fundadas. Trata la primera de doscientos ocho mil setecientos noventa y tres pesos, cincuenta y dos centavos, que se le cargaron por valor de los materiales sobrantes del tramo del Paso del Macho, y la segunda de trescientos sesenta y nueve mil trescientos diez pesos, treinta y cinco centavos, que la caja central pagó al Tesoro frances, por cuenta de suplementos hechos á la Compañía.

La Tesorería al consignar estas cifras en su liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, tuvo sencillamente la mira de reunir todo lo que encontró en sus antecedentes para que un exámen posterior esclareciera y purificara el saldo; así es que, no apareciendo, en efécto, ninguna constancia de que la Compañía haya recibido tales sumas, deben retirarse de la liquidacion, dando por bueno el descargo que se funda respecto á los materiales en que están considerados en la cuenta presentada por Bazaine, y en cuanto al pago hecho al Tesoro frances, en que la redaccion misma del asiento está indicando habérsele reembolsado de una parte de sus adelantos, cuya totalidad la forma el costo del camino de Tejería á Paso del Macho.

La partida de un millon novecientos noventa y cinco mil ochocientos diez y siete pesos, cincuenta y dos centavos, que entregó el Imperio segun los documentos números 34, 35 y 36 del informe de 24 de Setiembre de 1870, es impugnada por la Compañía, en una parte, manifestando que solo está conforme con la suma de un millon setecientos cuarenta y seis mil cuatrocientos noventa y siete pesos, cincuenta y cinco centavos. Entre una y otra cantidad hay

la diferencia de doscientos cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos, noventa y siete centavos, que consiste en doscientos mil pesos que no se le pagaron en Paris, y en cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos, noventa y dos centavos, que aun cuando aparecen en los libros del Imperio entregados con fecha 30 de Abril de 1866, al agente de la Compañía en un libramiento de doscientos once mil quinientos noventa y nueve francos, ochenta y cinco céntimos, al cambio de cinco, dice éste que no los recibió. Como prueba de que tales doscientos mil pesos no le fueron satisfechos, acompaña copia del protesto del giro, infiriéndose de aquí que lo conserva, en cuyo caso no hay inconveniente en deducirlo de la cuenta, luego que lo devuelva á esta Tesorería general.

Respecto de los cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos, noventa y siete centavos, la oficina cree que el asiento que se encuentra en el Diario del Ministerio de Hacienda de esa época, merece entera fé y crédito, porque para dudar de su contenido, seria necesario suponer que los empleados á cuyo cargo estuvo la contabilidad, habian cometido un fraude.

Si tal es la sospecha de la Compañía, lo más prudente será que promueva lo que corresponda para esclarecer ante los tribunales si las personas que intervinieron en la expedicion de las órdenes y en determinar ese cargo, procedieron de buena fé.

El suplemento de doscientos mil pesos que hizo á la Compañía el pagador del ejército frances, es otro de los cargos que ésta rechaza, acompañando para acreditar que fué, en su apoyo, copia de un certificado del pagador en jefe, expedido con fecha 31 de Agosto de 1866, reembolsado el Tesoro del cuerpo expedicionario.

La Tesorería por el texto de ese documento (número 2 de los comprobantes de la Compañía), cree que el cargo está bien hecho en su liquidacion, y que solamente falta abonar al crédito de la cuenta la parte que devolvió en efectivo el Sr. Barron, desentendiéndose de las aplicaciones que se hicieron de lo que la Compañía tenia que recibir en las aduanas, porque precisamente el trabajo emprendido ahora, es para fijar esas aplicaciones en todo lo que á ellas tenga derecho.

La Compañía extraña que las cuatro últimas partidas de la

cuenta se refieren á la subvencion que le acordó el decreto de 11 de Noviembre de 1868, y á lo que ha percibido del quince por ciento en cambio de certificados provisionales de acciones, como si no fuera cierto que ha recibido el papel que representa los quinientos sesenta mil pesos asignados y el importe de sus certificados provisionales. Cargándole el valor de los bonos que han debido amortizar las aduanas, no se comete ninguna irregularidad, ni la hay tampoco en abonarle la asignacion de la ley hasta una fecha determinada, como se hizo y lo requeria la conclusion del año fiscal que terminó en 30 de Junio de 1870. De otro modo, ¿dónde queria la Compañía que figurara el papel que se le ha dado para que lo cubran las aduanas? ¿No tiene experiencia de que cuando ha devuelto algun sobrante, se le ha abonado?

Detenerme en probar lo infundado de su opinion á este respecto, seria una tarea del todo inútil; la Tesorería tiene los recibos de la Compañía otorgados por medio de sus agentes, y no pudiendo destruirlos ningun argumento, por ingenioso que sea, subsiste el cargo en los términos que se hizo en la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870.

V.

Hasta aquí he podido hallar en las observaciones de la Compañía razones de más ó menos peso que aceptar ó que combatir; pero antes de pasar adelante, tengo que fijarme en una circunstancia que desnaturaliza la sinceridad que debia haberlas dictado. Sin hablar del cargo de los ocho millones de bonos del nuevo fondo consolidado al cinco por ciento que figura en primer término de la liquidacion de la oficina, se presenta un estado comparativo de las cantidades que ésta carga, y de las que la Compañía acepta. No rechaza el de los ocho millones, ni desdeña el abono que se le hizo cuando los devolvió por virtud del artículo 1º, fraccion 6ª del decreto de 11 de Noviembre de 1868; pero sí se abona esta cantidad dos veces, pretendiendo que el Erario le debe la devolucion de ese fondo, y ocho millones más, que entre títulos de la deuda y negocios ajusta-

dos entre Mr. Hargous y el Gobierno de la época, llenan ostensiblemente la condicion exigida en el artículo 22 del decreto de 31 de Agosto de 1857. Los señores de la Compañía que han sabido estudiar con harto provecho para sus intereses todas las leyes y disposiciones relativas al ferrocarril, saben que de cargarle al Erario dos veces la suma de ocho millones y abonársela solo una, resulta la inexactitud más monstruosa que darse pueda. La ley de 31 de Agosto de 1857, en su artículo 22, impuso al empresario la obligacion de entregar en la Tesorería general títulos de la deuda interior, por valor de ocho millones. ¿Los entregó? Ya se ha visto que no; pero dando por buenas las razones que alega la Compañía para sostener la validez de los contratos de Hargous, á quien le fueron cedidos los derechos del Gobierno, tendrémos que sí los entregó.

En este caso la Compañía no hizo más que pagar lo debido para tener derecho á recibir los nuevos bonos. Al publicarse la ley el Sr. Escandon era deudor de ocho millones en títulos de la deuda; si los pagó ó se compensaron, satisfizo lo que debia y nada más. Recibió un nuevo fondo de ocho millones, cuyos réditos, y dos por ciento para amortizacion de capital, producian los mismos quinientos sesenta mil pesos anuales que ahora disfruta de subvencion la Compañía, y cuando al Congreso nacional le pareció que ese papel debia amortizarse, exigió su devolucion por el decreto de 11 de Noviembre de 1868, dándole la misma suma anual por cierto número de años.

¿Qué cargos y qué abonos producen estas operaciones?

Todos los que se quieran, pero que den el resultado de dejar cerrada y definitivamente chancelada para ambos contratos la obligacion de los ocho millones.

El Sr. Escandon debia entregar en títulos de la deuda inierior..........................$	8.000,000 00
Entregó el Sr. Escandon una parte en títulos y otra en la compensacion de los negocios del Sr. Hargous..............................	8.000,000 00
Igual...........$	0.000,000 00

Recibió el Sr. Escandon en bonos del nuevo fondo.$	8.000,000 00
Devolvió el Sr. Escandon en idem y cien pesos en efectivo por un bono que le faltó................	8.000,000 00
Igual..................$	0.000,000 00

¿De dónde vienen los ocho millones que la Compañía saca á cargo de la Nacion, en un estado numérico? De haberlos cargado dos veces y abonado una sola. Con esto se dice todo.

La Tesorería general abonó al Sr. Escandon el precio de plaza de los créditos con que se compensaron los ocho millones de títulos de la deuda interior, solamente porque así lo dispuso la suprema órden de 5 de Abril de 1870 [1] pero no porque crea que hay para el Erario la obligacion de volver esos valores. Lo más natural parece, en vista de las razones que expone la Compañía, dar por bien entregados los ocho millones de títulos y por terminado el punto, conforme á la demostracion que dejo consignada.

VI.

Observa la Compañía que en lugar de cincuenta y nueve mil pesos, que se le abonan á D. Antonio Escandon por sus ministraciones en cuenta del derecho de mejoras materiales, deben abonársele ciento diez y nueve mil pesos. Con la luz que dan las citas que hace de los certificados de entero que posee, ha sido fácil hallar los antecedentes, y de ellos consta que efectivamente es esta la cantidad á que montan sus entregas, no habiendo podido averiguarse antes, por qué en la busca que se hizo no se comprendió el ramo de «préstamo de pronto reintegro,» por el cual tuvieron entrada las partidas que constituyen la diferencia.

Conforme la Tesorería en admitir las observaciones que á esto se refieren, aparecerá rectificada la cantidad que en primer lugar se acreditó en la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870.

La segunda partida la constituye el valor de las acciones per-

1. Página 45 del informe citado de 24 de Setiembre de 1870.

tenecientes al Gobierno, entregadas por la Compañía en virtud del decreto de 8 de Abril de 1861. Los datos que la oficina produjo en su informe de 22 de Diciembre de 1869 dan un resultado de treinta y nueve mil ochocientos pesos, y las acciones que el Ministerio de Fomento me remitió, solo importan treinta y seis mil ciento. De esta cantidad se hizo el abono respectivo, porque es la comprobada con la existencia de dichas acciones. La Compañía hace notar que deben ser treinta y nueve mil novecientos pesos los que se abonen, porque no es justo que el extravío de las que faltan, si es que lo ha habido, lo haga pesar la Tesorería sobre la Empresa.

Hay en mi concepto, un medio sencillo de conciliar el interes del Erario con el de la Compañía. La observacion es justa, porque la Empresa no tiene la culpa de que en el Ministerio ó en cualquiera otra oficina se hayan perdido algunas acciones; que las reponga dando un certificado que nulifique los números extraviados, y con este documento podrá acreditársele la diferencia entre los treinta y seis mil pesos abonados, y los treinta y nueve mil ochocientos que aparecen haberse remitido al Ministerio en acciones, [1] no pudiéndose extender el abono á treinta y nueve mil novecientos pesos, porque la Tesorería solo tiene constancias de que fueron entregadas y remitidas por su conducto al de Fomento, trescientas noventa y ocho acciones de á cien pesos cada una.

En la partida que se refiere á la devolucion de los bonos del veinte por ciento, se observa que no figura el valor del núm. *4,201*, letra *C*, inutilizado en Guaymas. La Tesorería carece de constancias sobre este hecho, que ya otra vez mencionó la Compañía en los apuntes que produjo el C. Juan A. Zambrano; pero como todo descargo tiene que hacerse acompañando el documento original, cree que no puede verificarse sin el comprobante á la vista.

Despues de tratar este punto, la Compañía expone diversas razones para oponerse á que se le abonen los créditos que exhibió al precio de plaza; pero la Tesorería cree que no son de tomarse en consideracion, porque es de parecer que se tengan en todo su valor para el efecto de dejar satisfecha la obligacion del concesionario, á

1 Página 41 del informe de 24 de Setiembre de 1870.

quien se beneficiaria sin justicia abonándole mucho ó poco una suma á que no tiene derecho.

En cuanto á que la subvencion abonada desde que comenzaron á correr los nuevos plazon fijados en el decreto de 27 de Noviembre de 1867, se incluya en la cuenta hasta 30 de Junio y no hasta el 10 de Noviembre que es la fecha en que terminan los años naturales, la Compañía no se ha hecho cargo de que repartida la suma de quinientos sesenta mil pesos de la anualidad entre determinado número de dias, lo mismo es que se le abone una parte en 30 de Junio y el resto en 10 de Noviembre, que toda junta. Se tomó la primera de estas fechas, porque es en la que cierra sus cuentas la Tesorería; mas esto no impide que de la liquidacion general se hagan las subdivisiones que desean los interesados.

No queriendo aparecer en este negocio de otra manera que como imparcial, doy fin al presente informe, acompañando la liquidacion en el sentido que á mi juicio debe quedar definitivamente concluida, supuestas las observaciones de la Compañía y la rectificacion de algunas partidas.

El Ferrocarril de Veracruz hasta 30 *de Junio de* 1870.

		Debe.
1	Por la obligacion que contrajo el Sr. Escandon de entregar títulos de la deuda interior para su amortizacion, segun el decreto de 31 de Agosto de 1867, en los plazos que allí se designan..............$	8.000,000 00
2	Entregado al Sr. Escandon en bonos del nuevo fondo creado por decreto de 31 de Agosto de 1857.......................	8.000,000 00
3	Idem del veinte por ciento de	
	Al frente..........$	16.000,000 00

	Del frente.........$		16.000,000 00
	mejoras materiales por decreto de 5 de Abril de 1861		2.000,000 00
4	Entregado al Sr. Escandon por libranzas de los puertos, procedentes del quince por ciento conforme al decreto de 8 de Abril de 1861............		56,521 88
5	Recibió de los franceses el mismo Sr. Escandon............		1.924,667 18
6	Rédito á cinco por ciento anual de esta cantidad desde 27 de Mayo de 1865, fecha de la última exhibicion, hasta 30 de Junio de 1870............		483,646 16
7	Recibió la Compañía, de la época del Imperio................	1.995,817 52	
	Se deduce por un libramiento devuelto que presentará la Compañía para su amortizacion.........................	200,000 00	1.795,817 52
8	Suplemento hecho al Sr. Barron por el Tesoro frances...		200,000 00
9	Entregaron las aduanas en virtud del decreto de 27 de Noviembre de 1867, antes de suspender sus efectos.........		212,842 42
10	Entregados al agente principal Mr. Allsopp en bonos, por la primera anualidad de subvencion, conforme al decreto de 11 de Noviembre de 1868.........................		429,915 00
	A la vuelta............$		23.103,410 11

	De la vuelta...........$	23.103,410 11
11	Idem idem por la segunda idem	473,285 00
12	Recibieron sus agentes por el quince por ciento destinado á acciones cuyos certificados comprenden desde 27 de Noviembre de 1867 hasta 30 de Junio de 1870................	945,374 09
	Suma el débito.........................$	24.522,069 20
	Saldo á cargo de Escandon y la Compañía...$	2.805,701 21

El Ferrocarril de Veracruz.

		Haber.
1	Su entrega en créditos y compensaciones...$	8.000,000 00
2	Sus entregas al Ministerio de Fomento......	119,000 00
3	Acciones entregadas conforme al decreto de 8 de Abril de 1861............................	39,800 00
4	Se abona á la Compañía por interes y amortizacion de capital la misma suma que recibió el Imperio. (Página 153, estado número 4)..	935,264 53
5	Devolucion del fondo de ocho millones, inclusive el valor de un bono de á 100 pesos que faltó y lo satisfizo en efectivo.........	8.000,000 00
6	Idem en bonos del veinte por ciento.........	1.628,185 43
7	Su entrega de certificados provisionales de acciones de la época del Imperio...........	1.009,800 00
8	Subvencion del 11 de Noviembre de 1868 á 30 de Junio de 1870.........................	915,945 20
9	Certificados del quince por ciento recibidos desde 1º de Diciembre de 1867 á 30 de Junio de 1870..................................	945,874 09
	Al frente........	21.592,869 25

	Del frente........	21.592,869 25
10	Se abona á la Compañía lo que aparece devuelto por el Sr. Barron al Tesoro frances en cuenta de la partida de 200,000 pesos que fué suplida á la Compañía: francos 642,198 49 céntimos, á 5,20...............	123,498 74
	Saldo á cargo de Escandon y la Compañía...	2.805,701 21
	Igual...................................$	24.522,069 20

Y tengo la honra de trascribirlo á vd. para su superior conocimiento.

Independencia y Libertad. México, Agosto 30 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano Ministro de Hacienda y Crédito público. —Presente.

Documento núm. 17.

Compañía del Ferrocarril Mexicano.—Secretaría de la direccion.—México.—Ciudadano Ministro.—El exámen imparcial y detenido de las observaciones de la Tesorería general de 30 de Agosto del presente año, publicadas en los *Diarios oficiales* correspondientes á los dias 5 y 6 del mes próximo pasado, en que ha pretendido contestar á las hechas por el agente principal de esta Compañía á la cuenta formada por aquella oficina, no puede producir otro efecto en todo ánimo no prevenido, que el de persuadir de la justicia de las objeciones hechas á la operacion de la Tesorería general.

Comienza el ciudadano tesorero intentando justificar su conducta en la parte del informe que extendió y que consagró á censurar las diversas leyes y decretos expedidos con el objeto de lograr que se construyera el ferrocarril de México á Veracruz. Aquel funcionario se limita para pretender justificar su conducta en ese punto, á observar que la relacion de ellas era indispensable para hacer y fundar la operacion numérica que se le habia confiado, pues sin fijar los recíprocos derechos y obligaciones que esos diversos

derechos constituian, era imposible formar juicio sobre las partidas que respectivamente se debian abonar ó cargar á la Empresa. De facto, si el ciudadano tesorero se hubiera limitado en su informe á recorrer esas diversas leyes y decretos, á determinar con presencia de ellos los derechos otorgados á la Empresa y las obligaciones impuestas á la misma para de ahí inferir qué partidas debian abonársele y cuáles cargársele, no habria objecion ninguna que hacer á su conducta. Pero la Tesorería no se limitó á eso en el exámen de las diversas leyes y decretos relativos al ferrocarril, sino que ha emitido acerca de cada uno de ellos su juicio, manifestando en términos expresos que esas leyes y decretos han hecho á la Empresa concesiones que el ciudadano tesorero califica de innecesarias y por lo mismo indebidas. La emision de tal juicio, justo ó injusto, es inconducente en un funcionario público que pertenece al Poder Ejecutivo que expidió el penúltimo de esos decretos en que se reconocieron todos los anteriores, que depende del Poder Legislativo que dictó las últimas de las leyes en que tambien fueron reconocidas todas las anteriores dadas sobre la misma materia, y á quien se encargó formar una cuenta con arreglo á esas mismas leyes y decretos. Todos los gobiernos que han existido en el país desde 1857 hasta 1868, todos los legisladores que en ese período se han ocupado del ferrocarril de México á Veracruz, han estimado esa empresa de tan alta importancia nacional, que han juzgado que para lograr su realizacion era necesario que la autoridad y fondos públicos prestaran á la Empresa los auxilios en que consistian las diversas concesiones que se le han hecho. Todos los hombres pensadores animados de patriotismo y deseosos del progreso material del país, juzgan que lo importante es que ella se realice; que, ante ese interes, los sacrificios hechos para lograrlo, aun cuando hubieran sido mayores de lo que lo han sido, no deberian tomarse en cuenta. Aunque el ciudadano tesorero general no opina así en esa materia, seria inoportuno complicar la cuestion de cuentas con otra que le es de todo punto extraña, pues aquella es toda práctica dirigida á determinar qué debe ser, y ésta toda especulativa, pues de su discusion no se obtendria otro resultado que averiguar lo que á juicio del ciudadano tesorero debiera haber sido.

La Tesorería, en sus últimas observaciones del mes de Agosto, reconoce en muchos puntos la justicia de las hechas por el agente principal de esta Empresa á su informe relativo á las cuentas del ferrocarril. En resúmen, las diferencias entre la Tesorería y la Empresa, se reducen á los siguientes puntos: si se deben abonar ó no á ésta réditos en el período anterior á 27 de Noviembre de 1867, y la determinacion de las cantidades que en ese mismo período deben cargársele con aplicacion á réditos por haberlas recibido de los franceses ó del Imperio. Por lo mismo, debe está Empresa examinar las observaciones hechas por la Tesorería para fundar que al menos en una parte de ese período no se le deben abonar réditos, y para sostener que no son de admitirse las objeciones hechas por la Empresa á la cuantía de las partidas que se le cargan como ministradas por los franceses y por el Imperio.

Para sostener lo primero, á saber, que la Empresa no tiene derecho á que se le abonen réditos en una parte de ese período, se hace valer:

1º Que por el decreto de 5 de Abril de 1861, se hizo la concesion de esos réditos á la Empresa para auxiliar las obras, de donde infiere la Tesorería que aquellos debian suspenderse si éstas se suspendian.

2º Replicando á la observacion hecha por la Empresa, de que no hay derecho á aplicar á objeto diverso pagos hechos con la aplicacion de réditos; y que el Gobierno ha adoptado el sistema general de no revocar ningun pago hecho por la intervencion ó por el gobierno que ella estableció, así como no reconocer ninguna obligacion constituida por aquella ó por éste, la Tesorería general niega que se haya adoptado la regla; y niega asimismo que el Supremo Gobierno constitucional haya aceptado los pagos que se hicieron á la Empresa del ferrocarril por los franceses y por el Imperio.

3º Constestando á la observacion tomada de las supremas órdenes de 24 de Diciembre de 1867, en que el Gobierno mandó abonar réditos y solo cargar á la Empresa, para que ésta cubriera en los términos que esas órdenes explicaron, el saldo que resultara, si lo que se habia abonado excedia al importe de los réditos, se

pretende que esas supremas órdenes quedaron revocadas por el acuerdo del Congreso de la Union, que mandó hacer la liquidacion que ha formado la Tesorería, y que mandó suspender el decreto de 27 de Noviembre de 1867, ratificado despues con ligeras modificaciones por el Congreso de la Union el dia 11 de Noviembre de 1868.

Y 4º y último. La Tesorería, aunque aparentemente reconoce que no sentaria bien en su boca estimar como válido el contrato celebrado con el Imperio el 23 de Enero de 1865, apela á una de las estipulaciones de ese contrato en apoyo de su pretension relativa al punto de réditos.

Examinemos esos fundamentos, y fácilmente se descubrirá que ninguno de ellos tiene el valor necesario para fundar el sistema en que ha pretendido colocarse la Tesorería. Sobre el primero, consideremos en primer lugar el orígen que tuvo el pago de lo que en un principio se denominaba réditos y hoy se considera como una subvencion que el Erario ministra para cooperar á la ejecucion de la obra del ferrocarril. Esa concesion no ha sido de todo punto gratuita de parte del Supremo Gobierno. A ella correspondia por reciprocidad la obligacion contraida por la Empresa de ejecutar la obra, hoy considerablemente avanzada, y además, no era otra cosa que el pago en veinticinco años del capital y moderado rédito de un cinco por ciento anual sobre los ocho millones, que en títulos de la deuda pública se obligó á exhibir y exhibió de hecho el concesionario; ocho millones de la deuda pública que constituian en contra del Gobierno un crédito de esa suma, que tarde ó temprano tendria que pagar, luego que saliera del sistema, que nunca puede ser perpetuo, de expedientes temporales; y el Supremo Gobierno, para contribuir á la ejecucion de la obra del ferrocarril, se obligó á pagar esa suma, no al contado, sino en cantidades parciales y en el plazo de veinticinco años, abonando por ella el corto interes de cinco por ciento al año. No, pues, por un don gratuito, sino por un contrato oneroso por dos principios, se obligó el Erario á ministrar anualmente la suma antes denominada réditos, y hoy impropiamente calificada de subvencion. La ministraba, es cierto, para auxiliar las obras; pero de ahí no se infiere que si és-

tas se suspendian por sucesos que hicieran imposible continuarlas, el pago que nunca ha sido puntual, debiera tambien suspenderse. Si el concesionario por su parte contrajo la obligacion de hacer la obra y hacerla en un plazo determinado, el Erario, por la suya, contrajo la de hacer con puntualidad los abonos anuales con que se habia obligado á cubrir el capital y réditos de los ocho millones de créditos que le habian sido entregados. Jamas ha podido hacer con exactitud y puntualidad esos pagos. No se le hace cargo por ello. Sucesos públicos independientes de su voluntad, y superiores á ella, le han impedido casi constantemente cumplir con su obligacion. Pero esos mismos acontecimientos impedian á la Empresa cumplir con la suya, y ellos que se estiman como una completa justificacion de la conducta del Gobierno, no se quieren admitir ni siquiera como una excusa respecto de la Empresa, que nunca ha desistido de su propósito, que jamas ha abandonado el proyecto, que nunca ha suspendido totalmente los trabajos de la obra, sino que solo á veces los ha reducido en la proporcion que exigia la escasez de sus recursos, y que hoy tiene el gusto de verla considerablemente adelantada.

Esas ministraciones periódicas se obligó á hacerlas el Gobierno para contribuir con ellas á las obras. Pero de ahí no se infiere que aun hehas con exactitud y puntualidad, suspendidos los trabajos por cualquiera causa, deberian suspenderse aquellas. El Erario, segun la concesion primitiva, debia desde luego hacer los abonos periódicos que se habian establecido, y sin embargo, los trabajos no podian comenzar desde luego, pues habia que hacer venir del extranjero los ingenieros que habian de reconocer el terreno para fijar el trazo de la línea. Esta sola observacion revela que no fué ni pudo ser voluntad de los contrayentes el que la ministracion de fondos debiera suspenderse cuando las obras se suspendian; mucho menos cuando no suministrados los fondos con puntualidad y exactitud, la incertidumbre de su percepcion impedia regularizar los trabajos, como puede hacerse cuando se cuenta de una manera segura con el dinero necesario para sus costos. Con las penas impuestas en el decreto de concesion á la Empresa, con el objeto de asegurar la realizacion de la construccion de la línea, el Gobierno

habia obtenido las garantías necesarias de que ella se haria. Por lo mismo no tenia derecho de suspender el pago de réditos, so pretexto de que en un momento dado y por causas independientes de la voluntad de la Empresa y superiores á ella, los trabajos sufrieran alguna interrupcion. Aun cuando tal derecho se hubiera tenido, es bien claro que él no habria podido usarse legítimamente, sino cuando á su vez el Erario hubiera sido de todo punto exacto en la ministracion de los fondos destinados á contribuìr á la obra, y como tal circunstancia no se ha verificado nunca, es bien claro que es absolutamente inadmisible el sistema sostenido por la Tesorería. Además, tampoco es exacto que alguna vez, desde que comenzaron los trabajos, se hayan éstos totalmente suspendido; se han reducido más ó menos, segun lo han exigido las circunstancias públicas, la falta del Erario en el cumplimiento de sus obligaciones, y el mayor ó menor crédito que por esas causas ha tenido la Empresa, pero nunca se han paralizado completamente.

Sobre el segundo punto, á saber, que los fondos ministrados á la Empresa, ya por los franceses, ya por el Imperio, se le ministraron con calidad de réditos, por lo mismo no hay derecho como pretende hoy la Tesorería á que se apliquen en abono del capital, mucho más cuando el Supremo Gobierno ha adoptado por regla general no revocar los pagos hechos por la intervencion ó por el gobierno que ella estableció, así como tampoco reconocer las obligaciones que éste ó aquella contrajeron; la Tesorería niega la existencia de tal regla, y niega además que asistan en el caso las circunstancias necesarias para aplicarla. Para fundar lo primero, alude al telégrafo de esta capital al interior, respecto del cual supone que el Gobierno se ha atribuido su propiedad fundado en que él se reparó con fondos ministrados por la intervencion. Es inexacto el hecho. El Gobierno ha ocupado esa línea fundándose en la sancion penal de la ley de 25 de Enero de 1864, que impuso la pena de confiscacion á las personas que hubieran observado cierta conducta durante la invasion. No se ha pretendido en ese caso revocar pagos hechos al propietario de la línea telegráfica, sino expropiarlo de ésta específicamente, dando al acto el carácter de imposicion de una pena. Aun cuando el Gobierno hubiera pretendido revocar esos pa-

gos, seria el único caso en que habria intentado hacerlo, y en consecuencia la existencia de uno solo excepcional no destruia el concepto de que la regla general adoptada por el Supremo Gobierno habia sido la contraria, á saber, la de no revocar los pagos hechos á la intervencion ó el gobierno que ésta estableció.

Además, el propietario de la línea telegráfica de México al interior, no habiendo estado conforme con el procedimiento del Gobierno, lo ha reclamado ante los tribunales. De los que han conocido en el negocio, uno lo ha deducido en su contra y otro á su favor. Segun entendemos, la sentencia definitiva que en él cause ejecutoria aun no se ha pronunciado, y por lo mismo, aun cuando el caso que se alega fuera enteramente igual al presente, cuando segun se ha notado es de todo punto desigual; estando cometida la calificacion de su legalidad á los tribunales y no habiendo aún pronunciado éstos sobre ella, él no se puede alegar como fundamento seguro para combatir la existencia de una regla general, contra la cual no se presenta más que un solo ejemplo revestido de circunstancias diversas de las á que esa regla se ha aplicado, y cuya legalidad ó ilegalidad aun no han calificado los tribunales á quienes se ha sometido la decision de esa controversia.

Niega tambien la Tesorería que el Supremo Gobierno haya aceptado los pagos hechos á la Empresa del Ferrocarril por los franceses y por el Imperio. Despues, ocupándonos del tercer punto, verémos que esa negativa no es exacta, pues tales pagos fueron aceptados por el Supremo Gobierno en las supremas órdenes de 24 de Diciembre de 1867. Pero aun cuando ellos no hubieran sido aceptados, la observacion hecha por la Empresa á las cuentas de la Tesorería, de que me voy ocupando, se reduce á lo siguiente. Los fondos que los franceses y el Imperio ministraron á la Empresa se los entregaron en abono de réditos; cargar aquellos y no abonar éstos, es aplicar aquellos pagos á cuenta de capital, y en consecuencia cambiar la aplicacion que se les dió, para lo que por una parte no hay derecho, y por otra, hacerlo importa revocar un pago hecho, lo que es contrario á la regla general adoptada por el Supremo Gobierno, que consiste en no reconocer las obligaciones contraidas por la inntervencion y por el gobierno que ella estable-

ció, y en no revocar tampoco los pagos que éste ó aquella hicieron. En el sistema que la Empresa atribuye al Supremo Gobierno, y á que se acoge, la aceptacion de los pagos hechos por la intervencion ó el gobierno que ella estableció, la aceptacion de esas operaciones de parte del Gobierno constitucional, no solo no es un requisito esencial, pero ni siquiera lo mencionó la Empresa en sus observaciones. En consecuencia, negar que haya habido tal aceptacion, de ninguna manera conduce á demostrar que el presente caso no deba estar comprendido en esa regla general, para cuya aplicacion no es necesario que los pagos se hayan aceptado posteriormente, sino simplemente que hubieran sido hechos.

Pero además, y esto nos hace pasar á tratar del tercer punto de los antes fijados, el Supremo Gobierno ha aceptado esos pagos en las órdenes de 24 de Diciembre de 1867, en las que mandó que solo se cargara á la Empresa para que ésta lo cubriera en los términos que en esas mismas órdenes se explicaron, el saldo que hubiera en su contra si resultaba que las cantidades percibidas excedian al importe de los réditos que se le debian haber abonado. Aunque la Tesorería dice que no conoce esas órdenes, agrega que no duda que existen, pero procura eludir las consecuencias que de ellas emanan, observando que las expidió el Gobierno cuando ya no tenia facultades extraordinarias, aunque al mismo tiempo reconoce que podia dictarlas en uso de sus facultades ordinarias y pretendiendo que ellas deben estimarse derogadas por dos acuerdos del Congreso de la Union, el uno en que se mandó formar la liquidacion de cuentas, y el otro en que se afirma que se mandó suspender la ley de 27 de Noviembre de 1867. Segun esas confesiones de la Tesorería, los pagos hechos á la Empresa por los franceses y por el Imperio fueron aceptados por el Supremo Gobierno en las órdenes de 24 de Diciembre de 1867, y por lo mismo, aun cuando esa aceptacion fuera necesaria para la aplicacion de la regla general adoptada por el Supremo Gobierno, respecto de los pagos hechos por la intervencion ó el gobierno que ésta estableció, ese requisito existiria en el caso.

Importa poco que el Supremo Gobierno ya careciera de facultades extraordinarias cuando dictó esas órdenes, puesto que se re-

conoce que las ordinarias de que está revestido bastaban á autorizarlo para expedirlas. Y de facto, esas supremas órdenes no contienen otra cosa que la determinacion de una base de la liquidacion en la formacion de las cuentas que debieran seguirse entre el Supremo Gobierno y la Empresa, en ejecucion del decreto de 5 de Abril de 1861. El Poder Ejecutivo, como lo indica su mismo nombre, debe vigilar sobre el cumplimiento ó ejecucion de las leyes, y por lo mismo está autorizado á dictar aquellas resoluciones de pormenor necesarias para esa ejecucion. De esa clase fueron las contenidas en las supremas órdenes de 24 de Diciembre de 1867: en consecuencia, bastaron sus facultades ordinarias para expedirlas.

En vano se pretende por la Tesorería estimar derogadas esas dos supremas órdenes por dos acuerdos del Congreso de la Union, uno en que se mandó hacer la liquidacion de cuentas que ha formado la Tesorería y el otro en que se pretende que se suspendieron los efectos del decreto de 27 de Noviembre de 1867, el que sin embargo, con ligeras modificaciones, ninguna de las cuales está en oposicion con lo prevenido en las supremas órdenes de 24 de Diciembre del mismo año, fué ratificado á fines del siguiente por el mismo Congreso de la Union. Para que una disposicion de la autoridad pública deba ser estimada, revocada ó derogada por otra, son necesarias una de dos cosas: ó que la disposicion posterior contenga con palabras terminantes la expresion de la voluntad de revocar ó derogar la anterior, ó que la segunda contenga una disposicion incompatible con la contenida en la primera, que no se pueda cumplir sin dejar de hacerlo con lo mandado en la anterior. Ahora bien, el acuerdo del Congreso de la Union en que se mandó formar una liquidacion de cuentas del Ferrocarril, ni expresa que queden revocadas las órdenes de 24 de Diciembre de 1867, ni la ejecucion de la operacion que aquel acuerdo previene es incompatible con lo dispuesto en dichas supremas órdenes, sino que antes bien, lo que éstas ordenaban, que no fué otra cosa que el establecimiento de una base de liquidacion de cuentas sobre cierto punto, debia puntualmente tener lugar entre otros casos en el de la liquidacion general ordenada por el acuerdo. El relativo á la suspension de la

ley de 27 de Noviembre que no conozco, y cuya fecha no determina la Tesorería, tampoco, segun la remision que á él se hace, derogaria en términos expresos las órdenes de 24 de Diciembre del mismo año, ni su disposicion seria incompatible con la ejecucion de lo determinado en las mismas órdenes. Estas fijaron una base de liquidacion de cuentas para el período corrido de 5 de Abril de 1861 á 22 de Noviembre de 1867, liquidacion que debia hacerse, hubiérase ó no dado el decreto de la segunda de esas fechas, hubiera éste ó no debido subsistir. Lo determinado en aquellas era de todo punto independiente de lo decretado en éste. Por lo mismo, la supuesta suspension del segundo no debia producir ningun efecto ni alteracion en aquellas. Pero como tal acuerdo no se dictó, y además la ley de 11 de Noviembre de 1868 ratificó el decreto de 27 de Noviembre de 1867, aun cuando entre éste y las supremas órdenes de 24 de Diciembre del mismo año hubiera habido alguna dependencia, aun cuando se hubieran dictado para la ejecucion de él, y no como lo fueron para la del de 5 de Abril de 1861, la ratificacion de aquel en 1868, habria importado dejarlas vigentes.

La Tesorería, en cuarto lugar, hace valer en apoyo de su operacion una de las estipulaciones contenidas en el contrato de 23 de Enero de 1865, celebrado con el Imperio, por la que la suspension de los trabajos sin motivo justo debidamente probado, importaba la pérdida de las sumas que el Gobierno hubiera debido pagar durante el tiempo de dicha suspension, y pretendiendo que los trabajos se suspendieron el 30 de Junio de 1866, aunque reconociendo que no ha encontrado en los expedientes constancia de la fecha de esa suspension, intenta justificar con esa cláusula del convenio imperial la conducta que ha observado en la liquidacion en el punto de que me ocupo. Puesto que las autoridades constitucionales no reconocen como válidos los actos ejecutados con el Imperio, sino antes bien, de todo punto nulos é ineficaces, un convenio imperial no puede hacerse valer ni en favor ni en contra de ninguna persona. Además, antes ya se ha notado que jamas ha habido una suspension total de trabajos. Tal abandono era física y moralmente imposible, una vez comenzada una empresa de la importancia del Ferrocarril en que están comprometidos tan graves intereses, empeñado de una mane-

ra tan séria el crédito de los que en ella han tomado parte, en que se han consumido ya fondos tan considerables y que no presenta una esperanza aleatoria como la de las minas, sino que en ella es matemáticamente segura la posibilidad de su realizacion. Los sucesos públicos de fines de 1866 y principios de 1867, obligaron á reducir á corta escala los trabajos é impidieron por de pronto cubrir algunos créditos contraidos que despues han sido pagados, pero de ninguna manera causaron la suspension total de los trabajos que era la que en la cláusula del convenio imperial de que nos ocupamos, tenia impuesta la pérdida de las sumas que durante la suspension hubieran debido pagarse. Pero aun habiendo sido ella absoluta, solo daba lugar á la imposicion de tal pena si carecia de motivo justo, debidamente probado. Y ¿qué motivo más justo para la reduccion que entonces hubo necesidad de hacer en los trabajos, que la deshecha anarquía social de ese período fenómeno, que siempre acompaña los últimos dias de transicion de una situacion política á otra cuando ese cambio se verifica por la fuerza de las armas y no por medios legales y constitucionales? Y ¿qué prueba más completa de ese justo motivo de reduccion en los trabajos que el profundo recuerdo que los sucesos de esa época han dejado en el corazon de todos los mexicanos, que la notoriedad pública de acontecimientos que á vista de todos pasaron y cuyas consecuencias estamos sufriendo todavía, despues de cuatro años en que no ha llegado aún á restablecerse la confianza pública y á tomar la sociedad y las negociaciones industriales y mercantiles su marcha y materiales desarrollos? Pero hay más; aun cuando se pudiera hacer valer en contra de la Empresa un convenio que el Supremo Gobierno, en el sistema general que ha adoptado, estima nulo; aun cuando la suspension de los trabajos hubiera sido total y no parcial, consistiendo más bien en una reduccion de ellos; aun cuando ella hubiera carecido de todo motivo justo conforme á la cláusula que se hace valer del convenio de 23 de Enero de 1865, la pérdida de los fondos que esa cláusula imponia, solo deberia corresponder al período en que habia durado la suspension, como lo reconoce la misma Tesorería, y sin embargo, ésta trata de justificar con ese hecho su operacion en que deja de abonar réditos durante un período de sus-

pension, á pesar de confesar que no halla sobre ella datos en los expedientes.

La Tesorería asegura, que la idea que más partidarios habia tenido por la apariencia de patriotismo que envolvia, era la de que el Gobierno se apoderara del tramo de Paso del Macho, por haberse construido con los fondos ministrados por los franceses; pero al mismo tiempo reconoce que tal idea fué desechada por el Congreso de la Union, el 11 de Noviembre de 1868, al ratificar el decreto de 27 de Noviembre del año anterior. El Congrrso de la Union, pues, desechó esa idea que, en opinion de la Tesorería, tenia más partidarios por la apariencia de patriotismo que envolvia, porque los legisladores mexicanos creen, con razon, que no se deben dejar llevar de apariencias de patriotismo, y estiman que ese noble sentimiento no está reñido con la justicia, como lo estaria si la Nacion se hubiera atribuido la propiedad de una obra so pretexto de que se habia hecho con fondos públicos que se habian ministrado con el carácter de réditos de un capital que habia entregado el empresario, y cuyos réditos la Nacion habia convenido en que pagaria para contribuir á la construccion de una obra de utilidad pública, de que solo es parte el tramo de Paso del Macho. Tal idea, justa ó injusta, conveniente ó inconveniente, segun confesion de la misma Tesorería, habia sido desechada por el Congreso de la Union, es decir, por la autoridad suprema del país, para el cumplimiento de cuyos mandatos existe el Poder Ejecutivo y todos los funcionarios del órden administrativo; para la aplicacion de cuyas leyes á los casos que ocurran, existe el Poder Judicial, y á cuyas decisiones están sometidas todas las autoridades, cualesquiera que sea su categoría, que existen en la Union. Y sin embargo, el ciudadano Tesorero general, que es uno de los funcionarios sometidos á la autoridad del Congreso, y cuyo oficio consiste en hacer cumplir las resoluciones de él en los ramos de la administracion que están á su cargo, reconoce que al cargar á la Empresa la cantidad que recibió de los franceses y réditos sobre su importe, lo que se ha propuesto es obtener por un medio indirecto lo que el Congreso de la Union al ratificar el decreto de 27 de Noviembre de 1867 habia estimado que no debia hacerse, á saber, atribuirse la propiedad del tramo del Paso del

Macho, haciendo que la Empresa devuelva con réditos su costo, ya que el Gongreso habia deseehado la idea de apropiarse en especie ese tramo.

Pues bien, la comision que se dió á la Tesorería general y que ésta ha debido desempeñar en las cuentas que ha formado, no es la de enmendar ó corregir las resoluciones dictadas por el Supremo Gobierno y el Congreso de la Union, sino hacer con arreglo á esas resoluciones, las operaciones numéricas que en cumplimiento de las mismas deban practicarse, para determinar el estado que guardan las cuentas entre el Supremo Gobierno y la Empresa del Ferrocarril, relativas á éste, y cargar á la Empresa los fondos que le ministraron los franceses, y réditos sobre esos fondos para obtener así por un camino indirecto, ya que no la propiedad del tramo del Paso del Macho, que la Tesorería confiesa que tanto el Supremo Gobierno como el Congreso de la Union, en sus decretos del mes de Noviembre de 1867 y 1868 han reconocido á la Empresa, no es cumplir con las disposiciones legislativas y gubernativas dictadas en la materia, sino pretender enmendarlas y sobreponerse á ellas. Para la Empresa del Ferrocarril no hay medio: si se ve obligada á reducir, no á suspender del todo sus trabajos, porque esto es imposible en una obra tan importante en que ya se han hecho algunos considerables, esa reduccion de trabajos se califica de suspension, y se pretende que ella ha autorizado á suspender el pago de intereses, sin considerar que segun los decretos relativos, la suspension de ellos autorizaba la de las obras y que nunca el Erario ha pagado íntegramente y con puntualidad las cantidades que por los contratos se ha obligado á ministrar; pero si por el contrario, consta que ciertos fondos ministrados se han invertido en la construccion de una porcion de la línea, para cuya total realizacion se deben ministrar fondos de que no son sino una parte pequeña los que se han invertido en la construccion de esa porcion del total camino, ella debe ser de la propiedad del Erario, porque se pretende que se ha construido con fondos públicos, á pesar de que en ningun otro caso se han estimado tales los de la intervencion y el Imperio, y de que existe una ley del Congreso que ratificó un decreto del Gobierno en que se reconoce á la Empresa la propiedad en esa porcion del camino.

Si se reducen los trabajos, lo que se califica de haberlos suspendido, á consecuencia de la fuerza mayor de los acontecimientos públicos y de que el Erario no ministra con exactitud é íntegramente los fondos pecuniarios que está obligado á dar, como ellos se ministran para auxiliar las obras, se pretende que la reduccion de éstas autoriza á retirar la ministracion de fondos nunca hecha íntegramente y con exactitud. Si por el contrario, se hacen las obras y se invierten en ellas los fondos destinados á auxiliarlas, entonces el cumplir la Empresa con sus compromisos debe producir el efecto legal de que lo construido pertenezca al Erario contra lo expresamente convenido en los contratos, cuando esos fondos ministrados se han pagado en calidad de réditos de un fondo cuyo capital entregó el concesionario, y cuando nunca para calificar la propiedad de una cosa se averigua quién fué el que ministró los fondos á la persona que con ánimo y afecto de señor la ha fabricado, pues la ministracion de fondos solo autoriza al que los facilitó á exigir que se le cumplan las condiciones bajo que se prestó á hacerlo.

En el presente caso, esos fondos se han ministrado con calidad de pagar réditos de otro fondo, cuyo capital habia enterado el concesionario, y cuyos intereses debian cubrírsele para auxiliar la realizacion de la obra. Por lo mismo, esa ministracion no debe surtir otro efecto que el de estimarse cumplida la parte del Erario, en la cuantía de la suma ministrada, la obligacion de pagar réditos que tenia contraida, y de ninguna manera la de que deba adquirirse por el Erario la propiedad del tramo construido, ó la de buscar un equivalente á ese resultado contra lo expresamente resuelto por el Congreso de la Union, al ratificar el decreto del Supremo Gobierno de 1867. En consecuencia, para cargar la partida recibida de los franceses, hay necesidad de abonar los réditos correspondientes al período en que ella se ministró, pues hacerlo sin ese abono recíproco, equivaldria á alterar sin causa alguna legal las condiciones con que esa ministracion se hizo, la voluntad que en ese acto tuvieron el que entregó y el que recibió los fondos.

Pero hay todavía más; esa partida debe cargarse á la Empresa abonándole los réditos que en el período de 1861 á 67 ha debido

percibir; pero no puede cargársele en la totalidad que ella importa sino haciendo sobre la misma reducciones considerables.

Primero, porque los franceses en la construccion del tramo de Paso del Macho obligaron á cambiar, siguiendo terrenos más escabrosos, la direccion que debia llevar ese tramo segun el plan general formado, y ese cambio de direccion aumentó el costo que hubiera tenido si se hubiera seguido la direccion primitiva. Segundo, porque exigieron su construccion en circunstancias en que hubo que pagar jornales muy altos, superiores á los que se habrian tenido que pagar si se hubiera dejado á la Empresa la libertad de construirlo en circunstancias menos desfavorables. Tercero, porque importándoles á los franceses la pronta conclusion de ese tramo, él se hizo para proveer á esa necesidad del momento de una manera poco sólida y ligera; y en consecuencia, para la estabilidad y porvenir de las obras, ha sido necesario despues hacer en ese tramo reparaciones que se habrian evitado si no se hubiera construido con esa precipitacion. Cuarto, porque en la cuenta de los fondos ministrados por los franceses están comprendidos algunos no recibidos por la Empresa, á saber: el valor de materiales que esta no recibió, pues se perdieron en el mar y se habia descuidado asegurarlos, y el importe de una multa que se impuso á D. Antonio Escandon. A estas objeciones, ya contenidas en las anteriores observaciones de la Empresa, todo lo que se repone es, que está suscrita por D. Antonio Escandon la cuenta de los fondos que ministraron los franceses y de que ahora se hace cargo á la Empresa.

Pero la Tesorería se desentiende de que si la firma de una persona puesta al pié de un documento importa estar conforme con su contenido, ese concepto solo es cierto cuando el documento se ha suscrito con toda libertad, y cuando el que lo firmó se encontraba en circunstancias en que se veía obligado á suscribirlo para evitar mayores males que fué el caso en que se encontró D. Antonio Escandon; así porque los franceses disponian de la fuerza de las armas, como porque si aquel se hubiera negado á suscribir la cuenta que ellos habian formado, éstos habrian renovado el propósito de apoderarse de la obra, que ya habian tenido anteriormente, lo que habia obligado al concesionario, para evitar su realizacion, á entrar

con ellos en las negociaciones de que despues se le ha querido hacer cargo. Pero aun puesta con toda libertad la firma del Sr. Escandon en la cuenta formada por los franceses, ella podria servir de título para hacer á la Empresa cargos del importe de esa cuenta, si los contratos celebrados con la intervencion y con el gobierno que ella estableció, se hubieran reconocido, respetado y estimado como válidos. Pero cuando el sistema en que se ha colocado el Supremo Gobierno constitucional, es el de estimar nulos y de ningun valor esos actos, el de no estimar como legítimos sino los de 1857 y 1861, y el de ajustar con la Empresa nuevas estipulaciones, estimando como de todo punto inválidas las que las circunstancias obligaron á convenir con la intervencion y con el gobierno que ella estableció; esa cuenta formada por los franceses, aun suscrita con absoluta libertad por el concesionario, debe hoy sufrir las modificaciones que legalmente correspondan, juzgada con arreglo al decreto de 1861, que es el único que el Supremo Gobierno reconoce como válido en la época en que se verificaron las operaciones que se registraron en esa cuenta, en la cual deben por lo mismo hacerse las reducciones que he indicado, por ser ellas conformes al decreto de 5 de Abril de 1861. Exigieron los franceses que en el tramo de Paso del Macho se alterara por terrenos más escabrosos, la direccion que debia llevar, lo que aumentó sus costos. Ese aumento, causado por una alteracion en la direccion de ese tramo á que la Empresa no estaba obligada, segun el decreto de 5 de Abril de 1861, y cuya obligacion se le impuso por un acto de la intervencion cuya validez no se reconoce, no puede ser un cargo contra la Empresa en una liquidacion de cuentas que se debe formar ajustándola á aquel decreto, y no á la alteracion hecha en él por la intervencion extranjera. Esta, con el fin de obtener la pronta conclusion del tramo, obligó á que se pagaran jornales mayores, á que se hicieran algunas obras poco sólidas de carácter meramente temporal y provisorio que despues ha sido necesario reponer de una manera sólida y permanente. Tampoco de ese aumento de costo, al que no estaba obligada la Empresa por el decreto de 5 de Abril de 1861, puede hacérsele cargo en las cuentas que deben formársele con sujecion á aquel decreto, y no con arreglo á los actos de

la intervencion y del gobierno que estableció, que las actuales autoridades constitucionales reputan nulo. Y por último, mucho ménos puede hacerse cargo á la Empresa en esas cuentas en que solo deben figurar las cantidades que ella percibió, partidas que aunque contenidas en la cuenta formada por los franceses, ni las recibió la Empresa, ni el concesionario reconoció haberlas recibido, cuales son el valor de los materiales no asegurados que se perdieron en el mar, y el importe de la multa que le impusieron los franceses.

En cuanto á aquellos, no replica la Tesorería otra cosa sino que la firma del Sr. Escandon está puesta al pié de la cuenta que formaron los franceses. Pero como esa partida figura en esa cuenta, no como recibida por el Sr. Escandon, sino como valor de materiales que en el mar se perdieron, esa firma solo importaria reconocer que se perdieron, no que se recibieron, y en consecuencia á cargarlo en una cuenta en que solo debe hacerse cargo de lo recibido, no de lo que pereció antes de que la Empresa lo recibiera. En cuanto á lo segundo, se replica haciendo valer la disposicion del Gobierno constitucional, que no de una manera absoluta, sino con ciertos requisitos y condiciones, revalidó, ya en materia civil, ya en materia criminal, las sentencias pronunciadas por los jueces y tribunales creados por la intervencion y por el gobierno que esta estableció. Pero esa multa, cuya partida está contenida en la cuenta de los franceses, no se impuso á la Empresa por la autoridad judicial, sino gubernativa ó administrativamente, y no hay ninguna disposicion del Gobierno constitucional que revalide acto ninguno administrativo de la intervencion ó del Imperio. Además, esa multa se impuso por una supuesta infraccion á un contrato ajustado con la intervencion, y si la autoridad constitucional ha creido que en algunos casos la conveniencia pública exigia que se cumplieran penas impuestas por delitos cometidos con infraccion de leyes que tenian fuerza obligatoria, así bajo la República como bajo el Imperio, por delitos que lastiman á la sociedad, cualquiera que sea la forma política que la rija, no ha creido que en ningun caso sus funcionarios debieran constituirse ejecutores de penas impuestas por infracciones de actos emanados exclusivamente de la intervencion ó del gobierno que ella estableció. Finalmente, el importe de esa

multa no fué una cantidad que la Empresa recibiera, y en consecuencia no debe figurar en las cuentas formadas por la Tesorería.

Sobre otra partida esa oficina pretende que la Empresa no puede repugnarla sin promover un juicio ante los tribunales, para depurar si procedieron ó no de buena fé las personas que intervinieron en el asiento de ella, que se encuentra en el Diario del Ministerio de Hacienda. La Empresa no tiene tal obligacion. El que hace á una persona un cargo tiene la obligacion de comprobarlo, y las leyes no reputan pruebas bastantes de él los libros del que se dice acreedor. El deudor repugnándolo, no imputa mala fé ó fraude, sino pura inexactitud, y al acreedor corresponde probar la verdad del cargo justificándolo. Así por las leyes como por la práctica constante de nuestras oficinas, ningun pago se hace en ellas sin que la persona que lo recibe firme el asiento que se extiende para hacerlo constar y justificarlo en todo tiempo. Tal prueba ú otra semejante debe presentarse para legalizar el cargo, y no puede pretenderse legítimamente descargar la obligacion de probar en el que se dice que es deudor, queriéndole imponer el deber de justificar una negativa.

La Tesorería no replica satisfactoriamente á la observacion hecha de que su liquidacion debió comprender solo el período que concluyó el 27 de Noviembre de 1867, y que las partidas de cargo y data posteriores á esa fecha, deben figurar en una cuenta posterior que debe liquidarse periódicamente, segun el decreto que entonces se expidió y que se ratificó posteriormente por el Congreso de la Union. Como se ha demostrado, la liquidacion hasta 27 de Noviembre de 1867, tiene por objeto averiguar si las partidas percibidas en el período que entonces concluyó exceden ó no al importe de los réditos que se debieron recibir, para que en caso de que haya tal exceso él se cubra en los términos que dispusieron las supremas órdenes de 24 de Diciembre de 1867. Continuar la cuenta sin cortarla el 27 de Noviembre de ese año, cargando y abonando partidas que en definitiva deben igualarse, pero que tomando un período intermedio pueden dar un saldo temporal, ya á favor, ya en contra, no produciria otro efecto que el de alterar en uno ó en otro sentido el resultado que se buscaba, cortando la cuenta en la fecha en

que habia que averiguar si existia un saldo á favor ó en contra de la Empresa, la que solo en este último caso tendria que cubrirlo en los términos prevenidos en las supremas órdenes de 24 de Diciembre de 1867. Continuar sin cortar la cuenta despues del 27 de Noviembre de ese año, es dejar sin liquidar el período que puntualmente se trata de liquidar, pues actualmente se sigue una cuenta corriente en la que un dia aparecerá un saldo en un sentido, algunos dias despues un saldo en sentido contrario, y así sucesivamente, hasta que el Haber y el Debe se igualen al concluir el término de la concesion. Por lo demas, aun continuada la cuenta sin interrupcion, á lo que la Empresa se opone de la manera más formal, debe fijarse para el Hàber y el Debe una misma fecha, y no que se le abone solo lo que hasta esa fecha ha debido percibir, y se le cargue lo que de hecho no percibirá sino algunos meses despues, so pretexto de que ya se le han expedido los títulos con que se le han de hacer los enteros, aunque no han llegado los plazos en que éstos han de verificarse.

Concluye la Tesorería creyendo dar un golpe mortal á la buena fé de la Empresa, observando que el resúmen aritmético que se acompañó á las anteriores observaciones de ésta, da el resultado de abonarle los ocho millones que enteró en bonos de la deuda pública sin hacer el cargo correspondiente. Tal observacion de ninguna manera demuestra la mala fé de la Empresa, sino únicamente que está defectuosa la operacion hecha en la Tesorería, y que en consecuencia es necesario reponerla. Habria habido esa mala fé de que se hace cargo á la Empresa, si ésta en la cuenta de la Tesorería hubiera hecho que desapareciera, ó de hecho ó haciendo valer alguna observacion, una partida de cargo de $ 8.000,000. Pero la Empresa no ha obrado así. Se limitó á demostrar que en vez de tres partidas que se le abonaban y que sumadas importaban la cantidad de $ 687,502 93 cs. por precio de plaza de $ 8.000,000 que en títulos de la deuda pública se habia obligado á entregar el concesionario, y que de hecho habia entregado ó al Supremo Gobierno ó á las personas que éste habia designado, se le debian abonar los ocho millones mismos, puesto que los habia pagado en la especie en que se habia obligado á hacerlo. De la reforma hecha en la cuenta á

consecuencia de esa observacion, cuya justicia, aunque con repugnancia, al fin reconoce la Tesorería, sin hacer desaparecer ninguna partida de cargo de $ 8.000,000, es decir, de la simple rectificacion, al fin admitida por esa oficina, de tres partidas de data abonadas por ella misma aunque reducidas sin razon á cerca de la cuarta parte de su valor, ha resultado ese saldo cuya aparicion, en concepto de la Tesorería, revela mala fé de la Empresa. Pero como la legitimidad de las partidas de data á que me estoy refiriendo fué reconocida desde un principio por esa oficina; como la rectificacion de su cuantía ha tenido al fin que admitirse por la misma, y como la Empresa no ha hecho desaparecer en la cuenta que examina ni una ni varias partidas de cargo que sumadas importen ocho millones de pesos, el resultado que espanta á la Tesorería no demuestra la mala mala fé de la Empresa, sino los defectos de que adolece la cuenta con que no está conforme, puesto que dan un resultado tan cuantiosamente adverso al Erario: de sus mismos datos rectificados resulta en contra de él un saldo que aquella oficina estima inexacto y cuya cuantía le espanta; ¿qué valor puede tener esa cuenta contra la Empresa del Ferrocarril?

La Tesorería general, respecto á los ocho millones de bonos, dice que la Compañía no rechaza el cargo ni desdeña el abono que se le hizo al devolverlos, pero que esta cantidad se la abona dos veces para probar que el Erario le debe la devolucion de ese fondo, y otra suma igual por entrega en títulos de la deuda y negocios ajustados con Mr. Hargous y el gobierno de la época.

No es esto lo que la Compañía ha dicho en sus observaciones á la indicada cuenta, sino que por las citadas operaciones cumplió la condicion establecida en el art. 22 de la ley de 31 de Agosto de 1857, y que por lo mismo resulta á su favor esa suma de ocho millones en bonos, y para cuyo pago de capital y réditos, se hizo la consignacion de quinientos sesenta mil pesos anuales por el término de veinticinco años.

Sigue diciendo la Tesorería que dando por buenas las razones alegadas por la Compañía para sostener la validez de sus entregas de créditos, conviene en que sí los entregó. Mas á continuacion y para fundar su nueva cuenta, dice que al publicarse la ley de 57

el Sr. Escandon era deudor al Erario de ocho millones en títulos de la deuda, y que si los pagó ó se compensaron, satisfizo lo que debia y nada más. «Recibiendo un nuevo fondo de ocho millones cuyos réditos y dos por ciento para amortizacion del capital producian los mismos quinientos sesenta mil pesos anuales que ahora disfruta de subvencion la Compañía, y cuando al Congreso nacional le pareció que ese papel debia amortizarse, exigió su devolucion por el decreto de 11 de Noviembre de 1868, dándole la misma suma anual por cierto número de años.»

Bastaria la redaccion en que está explicada esta parte de la réplica para convenir en la justicia que asiste á la Compañía al abonarse y exigir que se le abonen los ocho millones de su devolucion en bonos, y tan clara es la cuestion en este punto, que la Tesorería al formular su nueva cuenta le hace en efecto el abono de estos ocho millones; mas para nulificar esta suma en el haber que acredita á la Campañía, recurre á un verdadero sofisma, como pasa á demostrarse.

La primera partida de cargo que hace á la Compañía, dice: «Por la obligacion que contrajo el Sr. Escandon de entregar en títulos de la deuda interior para su amortizacion, segun el decreto de 31 de Agosto de 57, en los plazos que allí se designan........ $ 8.000,000 De este cargo indebido resulta que aunque en el haber abona á la Compañía por su entrega en créditos y compensaciones ocho millones, este abono queda nulificado por el cargo anterior.

Para probar el sofisma que encubre esta operacion, permítaseme poner el ejemplo siguiente: Por compromiso que Pedro contrajo con Juan de prestarle el dia 15 de Octubre, le cargó en cuenta..$ 500 00

Por entrega que Pedro le hizo en la citada fecha con arreglo á su compromiso, le abonó.................. 500 00

Saldo..................$ 000 00

¿Y podrá sostenerse que Pedro no es acreedor de Juan por quinientos pesos, á pesar de este sistema de contabilidad? Ciertamente que no; pues bien, quítese como es justo, la indicada partida de

cargo, y sin reformar la del haber, resultará con el aumento de esta suma que por la manera con que se ha formado la cuenta desaparece.

En la partida cuarta de cargo se hace á la Compañía el de $ 56,521 88 cs. como entregados al Sr. Escandon por libranzas del 14 por ciento hasta el 8 de Abril de 1861; y en la tercera de haber se le abonan $ 39,800 por acciones entregadas conforme al decreto de 8 de Abril de 1861. Que el saldo de $ 16,721 88 cs. no puede ser á cargo del concesionario, se prueba con la explicacion siguiente: el art. 3º del supremo decreto de 8 de Abril de 1861 previene que por el 15 por ciento recibirán los administradores de las aduanas marítimas libranzas á su favor, que endosarán al de la Tesorería general, las que serán pagadas con las acciones de que trata el art. 40 del relativo decreto de 5 del mismo mes y año; de consiguiente, para que el Sr. Escandon recibiese las libranzas, tenia que entregar su valor en acciones, y lo que hay de cierto en esto es que algunas de estas libranzas fueron negociadas por la Tesorería general con los deudores.

Las observaciones que preceden creo que confirman plenamente las que se hicieron contra la cuenta á que me refiero, el 14 de Febrero del presente año, y por lo mismo espero de la justificacion del Supremo Gobierno se servirá, en virtud de ellas, reconocer que las cantidades percibidas por la Empresa antes del 27 de Noviembre de 1867, no excedieron al importe de los réditos que habia debido percibir, y que en consecuencia nada tiene que cubrir conforme á lo que entonces se convino y se mandó cumplir en las supremas órdenes de 24 de Diciembre del mismo año; pero si desgraciadamente, aunque no lo espero, el Supremo Gobierno no formare el mismo juicio, que se ha intentado formar en éstas y las anteriores observaciones, repito, como entonces indiqué, que aquellas supremas órdenes determinan cómo debe decidirse esta diferencia, ya por árbitros, ya por los tribunales.

Reitero á vd., ciudadano Ministro, las protestas de mi atenta consideracion.

México, Diciembre 15 de 1871.—*Manuel Gamboa.*—Ciudadano Ministro de Fomento.—Presente.

Documento núm. 18.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—La liquidacion que formó esa Tesorería en 24 de Setiembre de 1870 á la Empresa del Ferrocarril Mexicano, se puso en conocimiento de esta, para que en presencia de las partidas que figuraban en la cuenta y de los comprobantes que la acompañaban, pudiera hacer las observaciones que estimara convenientes. Así se verificó, y la Compañía presentó una larga exposicion, que contenia rectificaciones importantes sobre varios puntos de la cuenta, las cuales, remitidas al exámen de esa Tesorería, dieron lugar á que practicara la segunda liquidacion de 30 de Agosto del año próximo pasado, haciendo en ella algunas modificaciones para subsanar las equivocaciones de que adolecia la primera cuenta. Tambien respecto de la segunda liquidacion expresó por escrito su juicio la Empresa del Ferrocarril Mexicano.

Todos estos trámites se han estimado necesarios, á fin de obtener los datos suficientes para determinar los derechos que corresponden al Erario nacional y los que pertenecen á la Empresa; pues aunque pudiera parecer que tratándose de cuentas, su exactitud solo dependeria de la precision de las operaciones aritméticas, realmente no sucede así cuando el valor de las cifras numéricas está relacionado con ciertas operaciones que modifican algunas de las cantidades que aquellas representan, y tal vez la hacen desaparecer de la liquidacion, en donde figuraban por efecto puramente de un cómputo equivocado.

Tomando en consideracion el C. Presidente los documentos expresados y las leyes y disposiciones que con ellos se relacionan, se ha servido acordar que esa Tesorería proceda de nuevo á hacer la liquidacion de la Empresa del Ferrocarril Mexicano, sujetándose á las siguientes bases:

Primera. Como D. Antonio Escandon, concesionario del privilegio decretado en 5 de Abril de 1861 para la construccion y explotacion del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, celebró con el ejército frances los convenios de 23 de Diciembre de 1862 y de 8 de Setiembre de 1863, para la construccion del tramo de la Tejería á Paso del Macho, y aceptó á nombre de la Compañía las cuentas de los gastos erogados en esa obra, segun consta en los estados presentados por el ingeniero frances en 3 de Diciembre de 1864 y 27 de Marzo de 1865, se cargará á la Empresa del Ferrocarril la suma de esas dos cantidades, que importan nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos.

La cantidad de que se acaba de hablar la estima el Gobierno como subvencion recibida por la Empresa, y por lo mismo no debe figurar en la cuenta de partida correspondiente á los intereses producidos por aquella.

Segunda. Habiendo sobrevenido en los años de 1861 y 1862 graves acontecimientos políticos que produjeron la suspension del decreto de 5 de Abril de 1861, en ese intervalo de tiempo no se hará abono alguno á la Empresa, por intereses pertenecientes al capital de los ocho millones de bonos de la construccion del camino de fierro de Veracruz á México; pues si en virtud de los motivos expresados de fuerza mayor cesaron los trabajos del Ferrocarril, y la Compañía no dió el lleno debido á las obligaciones que le impuso el decreto de concesion, no hay razon para que solo se consideren subsistentes las que corresponden al Gobierno, y por lo mismo, la Compañía no tiene derecho á que se le abone la subvencion mientras las estipulaciones del contrato no han podido tener efecto.

Tercera. Los ocho millones de pesos que recibió D. Antonio Escandon en bonos de la construccion del camino de fierro de Veracruz á México, quedaron compensados con los ocho millones que en títulos de la deuda interior entregó á la Tesorería generel el mismo Sr. Escandon. Mas como á consecuencia de los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y de 11 de Noviembre de 1868 perdieron el valor que representaban los expresados ocho millones de bo-

nos, al retirarlos de la circulacion para ser devueltos por la Empresa á la Tesorería general, no se debe estimar en valor alguno esa devolucion, puesto que los citados bonos carecen ya del valor representativo que antes tenian.

Cuarta. Se cargará á la Compañía la cantidad que recibió en la época del llamado Imperio por amortizacion é intereses de los ocho millones de bonos, que se destinaron para la construccion del ferrocarril de México á Veracruz.

Para adoptar el Gobierno esta determinacion, ha tenido presente que en los decretos de concesion de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868, se estipuló que la Compañía recibiria del Erario nacional una subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales durante veinticinco años, que es equivalente á la suma de catorce millones de pesos. Esta cantidad es la misma con que fué subvencionada la Compañía por el decreto de 31 de Agosto de 1857, igual á la que le consignó el decreto de 5 de Abril de 1861, y es tambien igual á la que se le concedió en 23 de Enero de 1865; es decir, que cuando no se habia hecho en el camino de fierro de México á Veracruz ninguna construccion de importancia, esas disposiciones fijaron para auxiliar á la Empresa la subvencion de catorce millones de pesos para dicha obra. Si al expedirse los decretos expresados de Noviembre de 1867 y de Noviembre de 1868, se convino en aplicar esta cantidad al Ferrocarril, no obstante que entonces estaban ya concluidos los tramos de México á Apizaco y de Veracruz á Paso del Macho, fué porque se consideró que para hacer las deducciones correspondientes á la suma de los catorce millones, era indispensable que primero se formara la liquidacion que se habia convenido practicar; de lo contrario, vendria á suceder que una misma parte del ferrocarril recibia dos subvenciones, la que se aplicó antes del mes de Noviembre de 1867 y la que ha percibido desde fines del año de 1868, resultando de aquí que se impondria al Erario un gravámen que de ninguna manera puede admitirse.

Quinta. La liquidacion que se mandó practicar á la Compañía del Ferrocarril Mexicano, tuvo por objeto investigar lo que resul-

taba á favor del Erario nacional por cantidades que aquella hubiera recibido hasta Noviembre de 1867; en consecuencia, la cuenta que al efecto se forme, comprenderá desde 5 de Abril de 1861 hasta 27 de Noviembre de 1867.

Sexta. Se abonará á la Empresa del Ferrocarril la cantidad de cincuenta y seis mil quinientos veintiun pesos, ochenta y ocho centavos, entregados en acciones del quince por ciento del Ferrocarril, siempre que compruebe aquella tener en su poder las libranzas correspondientes, que debió entregarle la Tesorería general, segun estaba prevenido en las supremas disposiciones relativas que regian en el año de 1861.

Sétima. Respecto del suplemento de doscientos mil pesos hecho á la Compañía por el pagador del ejército frances, á los cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos, noventa y siete centavos que en el Diario del Ministerio de Hacienda aparecen entregados á la misma Empresa, y á las demas partidas que no estén bien justificadas, se procederá por la Tesorería á hacer las aclaraciones necesarias, á fin de que por este medio se determine si deben ó no figurar en la liquidacion.

Terminadas que sean las nuevas operaciones que ha de practicar esa Tesorería, conforme á las anteriores bases, comunicará vd. el resultado á este Ministerio para los fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Febrero 15 de 1872.—*Balcárcel.*—C. Tesorero general de la Nacion.

Documento núm. 19.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1ª—Núm. 784.—De acuerdo con las prevenciones que contiene la suprema órden de fecha 15 del actual, comunicada á esta oficina por conducto de la seccion 3ª de esta Secretaría del digno cargo de vd., tengo el honor de incluir la liquidacion del Ferrocarril de Veracruz á Méxi-

co, correspondiente al período de 5 de Abril de 1861 á 27 de Noviembre de 1867.

Como las partidas que en ella figuran llevan la explicacion de su procedencia, me creo excusado de acompañar el pormenor de cada una, contribuyendo además á este objeto, la circunstancia de haberlo producido con la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, que fué publicada en un folleto especial.

Así, pues, el débito de la que ahora remito, lo forman las cantidades que del 20 por ciento de mejoras materiales recibió D. Antonio Escandon, segun lo prevenido en el art. 21 del decreto de 5 de Abril de 1861; el producto de 15 por ciento adicional sobre derechos de importacion que señaló el de 8 del mismo mes y año, en cambio de acciones; la suma que le entregaron los franceses; las que recibió del llamado Imperio; un préstamo que hizo la intendencia francesa al Ferrocarril por medio del Sr. Barron, y por último, cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos, que en el *Diario* del Ministerio de Hacienda, correspondiente al año de 1866, aparecen entregados á la Compañía, aunque esta niega haberlos recibido. Sobre la indicada partida he manifestado ya en mi informe de 30 de Agosto de 1871, que el asiento en que consta merece entera fé y crédito. El agente principal del Ferrocarril ha visto el libro original; y si es cierto que no pudo mostrársele la firma de la persona que recibió la órden respectiva, tambien lo es que ningun otro de los cargos tomados de los libros, ha sido rechazado por falta de este requisito que á todas las partidas les falta.

Respecto del crédito de la liquidacion, se consideran en primer lugar, ciento diez y nueve mil pesos que la Compañía entregó á ese Ministerio por cuenta de los productos del 20 por ciento de mejoras materiales, durante el período en que aquella tuvo en su poder los bonos con que se pagaba este derecho en las aduanas.

En segundo lugar, se abonan cincuenta y seis mil quinientos veintiun pesos ochenta y ocho centavos, á que ascendió el 15 por ciento, destinado á la adquisicion de las acciones, pues aunque la cantidad que representan las que obran en esta oficina, es de trein-

ta y seis mil cien pesos, no habrá dificultad en recabar las que correspondan á la diferencia entre una y otra suma, siempre que la Compañía esté conforme en entregarlas, como fundadamente puede esperarse.

La tercera partida de abono, la forma el valor de los certificados de acciones que entregó en la época del Imperio á la caja central; y la última se refiere á la devolucion que hizo el Sr. Barron á la intendencia francesa, por cuenta del préstamo de doscientos mil pesos de que se ha hecho ya mérito.

La Compañía, en sus observaciones á la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, acompañó un certificado del Tesoro frances, por el cual aparece reembolsado el indicado préstamo, con una parte en efectivo y otra en compensaciones sobre derechos aduanales; pero como de estos derechos ningun cargo se ha formado fuera del que se deriva de las amortizaciones de bonos del 20 por ciento con que se cubrian los que á la Compañía correspondieron, resulta que solo es de considerarse en su haber lo que devolvió en efectivo.

La Tesorería de mi cargo se siente satisfecha de sus trabajos en este negocio, al ver en la suprema órden de 15 del actual, que ha sido bien aceptado el juicio que expuso en su informe de 30 de Agosto de 1871, relativamente á que apareciendo de los diversos decretos de concesion, completa uniformidad en el pensamiento capital de dar á la Compañía catorce millones de pesos á título de subvencion, en determinado número de años, es de tenerse por descargo de esta obligacion cualquiera suma que se haya entregado y que no esté representada por acciones á favor del Erario.

En cuanto al interes de 5 por ciento que se cargó á la Compañía sobre las sumas que entregaron los franceses á D. Antonio Escandon, en ese mismo informe manifesté las razones que existen para no consentir en que se pierda. El concesionario fué al mismo tiempo contratista para la construccion del tramo de Tejería á Paso del Macho, recibió el importe de las obras ejecutadas, y ha estado y está recibiendo los beneficios que produce y está pro-

duciendo un capital que no le ha pertenecido nunca. Si este salió exclusivamente de la Nacion, como no cabe duda, supuesto que la aduana de Veracruz hizo el reembolso á los franceses de esas entregas, justo es cargar los intereses, demasiado moderados si se comparan con los productos de que prescinde.

Sin embargo de que tal es la opinion de esta oficina, no se consigna la partida, por obsequiar la primera de las prevenciones que contiene la órden suprema que vengo contestando, y porque parece descubrirse en el conjunto de su redaccion, la idea de que todo cuanto el concesionario y la Compañía han recibido, se aplique á los catorce millones que importa la subvencion de veinticinco años.

En la parte expositiva de la repetida suprema órden, mencionando las causas que dieron lugar á que se practicara la segunda liquidacion en 30 de Agosto de 1871, se dice que se hicieron en ella "algunas modificaciones para subsanar las equivocaciones de que adolecia la primera," y más adelante, hablando de las cifras numéricas, se asienta que el exámen de los datos para determinar los derechos que corresponden al Erario y los que pertenecen á la Compañía, tal vez las hacen desaparecer de la liquidacion en donde figuraban, por efecto puramente de un cómputo equivocado.

Cumple á mi deber, ciudadano Ministro, manifestar á vd. respetuosamente, que en la liquidacion á que se alude, no ha habido errores ni ménos cómputos equivocados. La circunstancia de haber hecho figurar en ella todas las partidas que se refieren al Ferrocarril, tuvo por objeto fijar la totalidad del cargo como base preliminar, sin la cual no hubiera podido adquirirse la conformidad de la Compañía en todas las partidas principales.

El informe de 30 de Agosto de 1871 tantas veces citado, explica los motivos en que se fundaron las rectificaciones hechas á la liquidacion, y por lo mismo no me detengo en repetirlos. Ninguna de ellas fué motivada por equivocaciones, sino por el exámen de nuevos datos, entre los cuales se hallaban algunos certificados de entero que acreditan la entrega de diversas sumas hechas por D. Antonio Escandon, en cuenta del 20 por ciento de mejoras materiales que correspondia al Ministerio de Fomento.

Esas sumas tuvieron entrada por el ramo de "préstamos de pronto reintegro," en época en que era otro el personal de la Tesorería; y ya se ve que nada de eso puede llamarse equivocacion, sino al contrario, tal vez exceso de cuidado en no omitir ninguna diligencia para lograr la mayor exactitud en el delicado trabajo de la liquidacion.

Independiencia y Libertad. México, Febrero 21 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano Ministro de Fomento.—*Presente.*

El Ferrocarril de Veracruz á México, por el período de 5 de Abril de 1861 á 27 de Noviembre de 1867.

DEBE.

1. Por venta de bonos del 20 por ciento de mejoras materiales..................$	371,814 57	
2. Por lo que recibió la Empresa en libranzas del 15 por ciento para acciones.........	56,521 88	
3. Por lo que recibió de los franceses para la construccion del tramo de Tejería á Paso del Macho...........	1.924,667 13	
4. Por lo que recibió en la época del Imperio.............	1.946,497 55	
5. Por suplemento que hizo la intendencia francesa al Sr. Barron.................	200,000 00	
6. Por un libramiento á cargo de la Comision de Hacienda de Paris, fecha 27 de Abril de 1866...............	49,319 97	4.548,821 10
Al frente........		4.548,821 10

	Del frente........			4.548,821 10
	HABER.			
7.	Sus entregas al Ministerio de Fomento...............		119,000 00	
8.	Su entrega en acciones.......	39,800 00		
	Acciones que entregará.....	16,721 88	56,521 88	
9.	Certificados de acciones que entregó en la época del Imperio..................		1.009,300 00	
10.	Devolucion que hizo el Sr. Barron á los franceses....		123,498 74	1.308,320 62
	Saldo á cargo del concesionario y de la Compañía.			$3.240,500 48

NOTAS ACLAROTORIAS.

1. Al Sr. Escandon se le entregaron $2.000,000 en bonos de las clases, series y números que se especifican en el reglamento de 5 de Abril de 1861; pero de esta cantidad devolvió á la Tesorería general de la Nacion $1.628,185 43 cs., segun aparece de la póliza número 14,647 de 30 de Junio de 1870; por consiguiente solo hizo efectivos $371,814 57 cs., que son los que se le cargan.
2. La póliza número 14,636 de 30 de Junio de 1870, página 140 del informe y liquidacion de 24 de Setiembre de ese año, contiene el pormenor de esta partida.
3. Póliza número 14,637 de 30 de Junio de 1870, página 141 de dicho informe.
4. Documento número 34 del informe de 24 de Setiembre de 1870, página 144.

Idem número 37 del mismo, página 155.

ta partida está comprendida en el comprobante número 34,

página 144 del informe de 24 de Setiembre de 1870, y pormenor E, página 151.

7. Esta cantidad está ratificada por la Compañía en las observaciones que hizo al informe citado.
8. Las acciones que faltan para el completo de esta suma, se recabarán de la Compañía ó se exigirá su importe.
9. En esta suma está comprendido un certificado de $200,000 que la Compañía manifiesta no habérsele pagado en Paris.

   Si la Compañía devuelve el libramiento, y retira su certificado, ninguna alteracion sufrirá el saldo que arroja esta liquidacion; pero si no lo retira y solo devuelve el libramiento, entonces disminuirá en $200,000.
10. La devolucion de que esta partida hace mérito consta en un certificado de la intendencia francesa, acompañado en copia á las observaciones de la Compañía que obran en el Ministerio de Fomento.

México, Febrero 21 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—Al márgen: *J. E. Perez.*

Documento núm. 20.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1ª—Por la Secretaría de Hacienda y Crédito público se me ha comunicado, con fecha 29 de Febrero, la siguiente suprema órden:

"La Secretaría de Fomento, en nota de ayer, me dice:—"Segun la liquidacion formada por la Tesorería general á la Empresa del Ferrocarril Mexicano, resulta á cargo de ésta un saldo de tres millones doscientos cuarenta mil quinientos pesos cuarenta y ocho centavos.—Lo que por acuerdo del C. Presidente tengo la honra de comunicar á vd. para los fines consiguientes."—Y lo trascribo á vd. para que proceda á hacer el cobro del saldo que resulta á favor del Erario, de conformidad con lo acordado por el mismo Presidente."

Comunícolo á vd. para que lo ponga en conocimiento de los directores de la Compañía, á fin de que verifiquen el pago en esta oficina dentro del presente mes, bajo el concepto de que, si no lo verifican, se procederá á lo que hubiere lugar.

Independencia y Libertad. México, Marzo 2 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—C. Manuel Gamboa, agente principal de la Compañía del Ferrocarril Mexicano.—Presente.

Documento núm. 21.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1ª—El agente principal de la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México me dice, con fecha 7 del actual, lo siguiente:

"El dia 4 llegó á mis manos el oficio de vd. fechado el 2 del corriente, en que se sirve insertar el que con fecha 20 de Febrero último pasó á vd. la Secretaría de Hacienda y Crédito público, por el cual se dan á vd. instrucciones para cobrar á esta Empresa el saldo que resulta á favor del Erario, en la cuenta que la oficina del digno cargo de vd. ha formado á esta misma Empresa, concluyendo vd. por fijar el resto del presente mes para que se verifique el pago, en el concepto qce de no hacerlo, procederá esta oficina á lo que hubiere lugar.—En debida contestacion inserto á vd. lo que sobre este negocio digo al Ministro de Fomento:—Ciudadano Ministro: El 4 de este mes recibí la comunicacion de ese Ministerio fecha 1º, con la que remite copia del oficio que dirigió á la Tesorería general de la Nacion de 15 de Febrero último, fijando bases para que esa oficina formase nueva cuenta entre el Erario y el primitivo concesionario y la Compañía, la que se sirvió vd. remitirme con su oficio de 28 de Febrero próximo pasado.—Quizá por la falta de la comprobacion de hechos que deben rectificar las operaciones que anteriormente habia practicado la Tesorería, ha seguido el Supremo Gobierno el parecer de esa oficina en la mayor parte de los puntos de la cuenta, como son los relativos al

abono de réditos, al cargo de lo que se dice suministrado por los franceses y á otros semejantes. Tanto el anterior concesionario, como la Compañía, tienen la profunda conviccion de la justicia que han sostenido en las diversas observaciones que precedentemente se han dirigido á ese Ministerio del digno cargo de vd., y no pueden, sin comprometer los intereses de la Empresa, aceptar la cuenta de la Tesorería y reconocer el saldo que presenta.—La discusion razonada ante los tribunales de los puntos de diferencia, ofrecerá la oportunidad de producir todos los justificantes y presentar todas las pruebas que respectivamente importe á las partes hacer valer, para que aprecien los derechos del primitivo concesionario y de la Compañía, única manera de llegar á una liquidacion final y justa. —Tanto por el artículo 42 del decreto de 5 de Abril de 1861, como por el convenio tenido en el Ministerio de Hacienda en 24 de Diciembre de 1867 por el representante de D. Antonio Escandon, deben someterse á la decision de árbitros las cuestiones que ofrezca la liquidacion en el período corrido de Abril de 1861 hasta 31 de Diciembre de 1864, y á su vez de las relativas al periodo siguiente; desde esta última fecha hasta 27 de Noviembre de 1867 deben conocer los tribunales competentes, ante los que responderá esta Empresa á las reclamaciones que entable el Supremo Gobierno.—Así por la parte del primitivo concesionario, con cuyo representante en esta capital ha contado esta Empresa, como por lo que respecta á esta Compañía, manifiesto á vd. que no reconocen ni pueden estar conformes con la cuenta que con fecha 21 de Febrero último ha formado la Tesorería general, pues lejos de deber la suma que como saldo acreedor figura en ella, tienen la persuasion de que el Erario nacional les es deudor de algunas sumas. —Es llegado, pues, el caso de que los árbitros y los tribunales conozcan respectivamente de este negocio, y en consecuencia, suplico al C. Presidente, por el digno conducto de vd., que se sirva proceder á nombrar el árbitro por parte del Supremo Gobierno, y que pase al conocimiento de los tribunales lo que de la cuenta se refiere á esta Compañía, la que contestará ante ellos á las reclamaciones del Gobierno."

Trasládolo á vd. para su superior conocimiento y con el fin de que se sirva resolver si esta oficina debe suspender sus procedimientos, sin embargo de no estar conforme con el paso que se propone de someter el negocio á árbitros, puesto que el art. 42 del decreto de 5 de Abril de 1861 establece este procedimiento para el caso de que se suscitara alguna duda en su ejecucion, pero de ninguna manera respecto de la liquidacion de cuentas.

Independencia y Libertad. México, Marzo 12 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

Documento núm. 22.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1ª—Por el Ministerio de Hacienda y Crédito público se me ha comunicado, con fecha 19 del actual, la siguiente suprema órden:

"El C. Ministro de Fomento, en oficio de ayer, me dice lo que copio:—"En una exposicion que la Empresa del Ferrocarril Mexicano ha dirigido al Gobierno con fecha 17 del que cursa, manifiesta entre otras cosas, que la Tesorería general le exige que entere en dinero efectivo la suma de que resulta deudora á la Nacion, conforme á la liquidacion últimamente formada por aquella oficina.—El C. Presidente se ha servido acordar diga á vd., que la referida suma debe ser cubierta, descontándose proporcionalmente de la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales que la Empresa tiene asignada por la ley, ó en acciones del Ferrocarril, segun corresponda la deuda al 20 ó al 15 por ciento.—En el caso de que la Empresa no esté conforme con la cuenta que se le ha formado, puede hacer valer sus derechos ante los tribunales correspondientes, de la manera que juzgue conveniente, pues nunca ha podido ser la mira del Gobierno el privar á la Empresa de los que las leyes le conceden."—Lo traslado á vd. para su cumplimiento."

Y lo trascribo á vd. manifestándole, para gobierno de la Compañía, que la cantidad de que se trata y que asciende á 3.240,500 pesos 48 centavos, procede exclusivamente del 20 por ciento, razon por la cual esta oficina procederá en su oportunidad á hacer la deduccion que corresponde sobre los 560,000 pesos anuales de la subvencion, conforme está resuelto.

Independencia y Libertad. México, Marzo 23 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—C. José I. Martinez, agente principal de la Compañía del Ferrocarril Mexicano.—Presente.

Documento núm. 23.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1ª—El C. José Ignacio Martinez, agente principal de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, en oficio de 30 de Marzo próximo pasado, me dice lo que copio:

"Se ha recibido en esta direccion el oficio de esa Tesorería, en que se sirve vd. trascribir la órden del Ministerio de Hacienda, en que previene, como era de justicia, se suspenda todo cobro mientras esté pendiente la liquidacion, y que lo que alcance el Supremo Gobierno se cobre en acciones ó en amortizacion proporcional de la subvencion.—En la misma comunicacion se dice que no siendo la mira del Gobierno privar á la Compañía de ninguno de sus derechos, no estando conforme con la cuenta que se le ha formado, puede hacerlos valer ante los tribunales correspondientes de la manera que juzgue conveniente.—En cumplimiento de este acuerdo, la Compañía ocurre á los tribunales sometiendo á su resolucion las diferencias ó dudas suscitadas con motivo de la referida cuenta, y queda entendida, como lo estaba ya por el convenio de 24 de Diciembre de 1867, celebrado con el Sr. Kirkpatrick, agente principal de esta Compañía, en el modo de pago si alguna responsabilidad le resultare á la misma."

Y lo trascribo á vd. para que se sirva determinar lo que corresponda, llamando su respetable atencion respecto á que ni en la suprema órden referente ni por parte de esta Tesorería, se ha indicado algo siquiera relativamente á la suspension del cobro, como expresa el primer párrafo de la comunicacion inserta; y en cuanto al convenio de 24 de Diciembre de 1867, que se invoca en el segundo, siempre ha sostenido la oficina de mi cargo en todos sus informes, que no tiene validez alguna por las consideraciones que en ellos he expuesto.—Independencia y Libertad. México, Abril 3 de 1872.—Ciudadano Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

Documento número 24.

Tesorería General de la Federacion.—Seccion 2ª—Mesa 2ª—Núm. 1217.—Informa lo conducente respecto de las cuestiones pendientes con el ferrocarril de Veracruz á México.—Con todo detenimiento se ha impuesto esta oficina de la órden de vd. fecha 31 de Enero último, núm. 2351, de la seccion segunda, en que se sirve prevenirme que le remita copia autorizada de la liquidacion que se formó al ferrocarril mexicano en 21 de Febrero de 1872, y se acompañen á la vez en forma de apéndice los nuevos documentos y resoluciones que despues de esa fecha se hayan recibido, sacando el resultado numérico que deben producir.

Posteriormente se ha recibido un oficio de la Corte Suprema de Justicia, con motivo de la demanda presentada por el C. Martiniano del Pino á nombre de la compañía del ferrocarril mencionado, pidiendo instrucciones para defender los intereses fiscales, al mismo tiempo que los antecedentes que se tengan, entre los cuales figuran dos cuadernos que se han publicado.

Tratando las dos comunicaciones á que vengo refiriéndome de un mismo asunto, y habiéndose agotado los cuadernos impresos, parece

indeclinable la necesidad en que se pone á la oficina de presentar, con la aprobacion de las piezas justificativas correspondientes, no solamente los hechos ocurridos en todo el período corrido desde el punto que sirve de partida á las operaciones entre la compañía del ferrocarril mexicano y el erario federal, sino los resultados aritméticos que aquellas han producido.

Siguiendo este propósito, la narracion de los hechos no se apartará nunca de la verdad, y las deducciones que en cada caso deban hacerse manifestarán claramente la solucion que les corresponda. Pasemos adelante.

La secretaría de hacienda y crédito público comunicó á esta Tesorería general, con fecha 10 de Noviembre de 1869, la órden siguiente:

"Los diputados secretarios del Congreso de la Union, con fecha de ayer, han dirigido á este ministerio el oficio siguiente:

"El soberano Congreso de la Union, en sesion de hoy, ha aprobado las siguientes proposiciones:

"1ª El ministro de hacienda, en el término de ocho dias, remitirá al Congreso copia de las liquidaciones que ha debido practicar con D. Antonio Escandon y la compañía del ferrocarril entre México y Veracruz, concernientes á las diversas sumas que hayan recibido del erario nacional.

"2ª La primera desde 1861 hasta 1864, por el veinte y quince por ciento de derechos de mejoras materiales de ferrocarril, exportacion de caudales, etc., y la segunda por el costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, y demas cantidades que hubiere percibido desde 1864 hasta el 11 de Noviembre de 1868, fecha de la concesion actual.

"3ª El referido ministro informará por escrito, y en el mismo término de ocho dias, si la compañía del ferrocarril entre México y Veracruz ha cumplido con la segunda parte del art. 19 de la concesion, que se refiere á la devolucion de los bonos y cupones que se dieron á D. Antonio Escandon en 1857.

"Lo que comunicamos á vd. para su inteligencia y fines consiguientes."

"Lo que traslado á vd. para que á la mayor brevedad posible remita el informe que se le pide."

La tesorería general, en cumplimiento de la órden que acaba de insertarse, produjo en 22 de Diciembre del propio año de 1869 los informes que se le pedian, pero llena de dudas en cuanto al resultado de una liquidacion de cuentas, porque la falta de tiempo y de datos que debian reunirse de diversas oficinas, hacia indispensable aplazar para más adelante la ejecucion de un trabajo eficaz y concienzudo.

Hasta el 24 de Setiembre de 1870 no pudo presentarlo, pues fué preciso reunir, por medio de diligentes pesquisas, todos los antecedentes que le sirven de fundamento, y de los cuales conviene dar en este lugar un breve extracto.

La concesion primitiva del ferrocarril de que se viene hablando, fué expedida por el gobierno del general Comonfort el dia 31 de Agosto de 1857, y es de la que se derivan las obligaciones y derechos que competen respectivamente á las dos partes contratantes, en lo que no ha sido derogada ó modificada.

Esta concesion impuso al gobierno la obligacion de emitir un fondo de ocho millones de pesos en bonos que se llamaron de "construccion del ferrocarril," y la empresa concesionaria lo recibió con el carácter de subvencion, conforme expresa el art. 1º, que dice lo siguiente:

"Para auxiliar el supremo gobierno la construccion del tramo á que se refiere el art. 17, se creará un fondo consolidado de deuda pública del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos que se denominarán: "Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México." Este fondo ganará el rédito de 5 por ciento anual, y el capital será pagado en el espacio de cincuenta años, amortizándose cada año un 2 por ciento. Los bonos de este nuevo fondo se entregarán á D. Antonio Escandon, como propietario del privilegio."

Ahora bien; fuera de esta obligacion, la más resaltante del decreto de 31 de Agosto de 1857, las demas estipulaciones fueron las siguientes:

Por el art. 6º se concedió que pudiesen importarse libres de de-

recho los materiales, enseres y todo lo necesario para la construccion del camino.

En el art. 7º se estipuló que la empresa podria exportar libres de derechos las cantidades necesarias para la compra de materiales, y además quinientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años.

Por el art. 17 se obligó el empresario á que dentro del plazo de seis años estarian en uso para el público treinta leguas á lo ménos de la ruta general, de las cuales veinticinco partirian del puerto de Veracruz y las otras cinco de esta capital para el puerto. La falta de cumplimiento hacia incurrir al empresario en una multa de ciento cincuenta mil pesos.

El art. 20 consignó al empresario el diez por ciento de mejoras materiales para el pago de réditos del fondo de ocho millones y amortizacion del capital, imponiéndosele en el artículo siguiente, el 21, la obligacion de liquidar cada seis meses con el ministerio de fomento. Si de esta liquidacion resultaba que la empresa habia recibido más de lo necesario para el pago de réditos y 2 por ciento de amortizacion de capital, devolveria el excedente; y si por el contrario, lo percibido no cubria aquellas obligaciones, el ministerio completaria el pago, tomando lo que correspondiera de cualquiera otra renta nacional que se conviniera al efecto.

Por el art. 22 se obligó el empresario á entregar en la tesorería general, en cambio del fondo de ocho millones de que se ha hecho mencion, una suma igual en títulos de la deuda interior, dentro de estos plazos: tres millones en todo el año de 1858, y un millon en cada uno de los siguientes, liquidándose los réditos que causaran hasta la fecha en que la compañía recibiera los nuevos bonos.

Por el art. 23, además de la multa de ciento cincuenta mil pesos señalada en el art. 17 si no cumplia la empresa con la obligacion de construir treinta leguas del camino, y con la entrega de títulos de la deuda interior en cambio de los "bonos de construccion," deberia perder el privilegio y el fondo especial consignado al pago de réditos y amortizacion de capital.

Conforme al art. 28 el gobierno percibiria el veinte por ciento de

utilidades, teniéndose por táles el sobrante que resultara, cubiertos los gastos generales de conservacion y locomocion, y el rédito de seis por ciento sobre los capitales invertidos en el ferrocarril.

La concesion caducaba, segun el art. 33, por enajenarla ó cederla en todo ó en parte sin conocimiento del gobierno, y la caducidad producia la pérdida del fondo destinado al pago de réditos y la aplicacion de la multa.

Por el art. 36 la empresa se obligaba á construir en esta capital una penitenciaría y una casa de inválidos, cuyo costo no bajaria de un millon de pesos. Durante el plazo de seis años, dentro del cual se concluirian estas obras, se destinaba á su auxilio el sobrante del fondo de minería, despues de cubierto el rédito de tres por ciento sobre los capitales á que estaba hipotecado, la asignacion del colegio y los gastos de la oficina del ramo. Si al terminar los seis años no habia concluido la construccion de los expresados edificios, el gobierno mandaria apreciar, conforme al art. 37, la parte que faltare, y el empresario la cubriria, así como una multa de cincuenta mil pesos.

Tal es la parte esencial del privilegio, que al fin de este informe se hallará con el núm. 1, en lo que se refiere á los auxilios del erario y á las obligaciones impuestas al concesionario.

***

Del 13 de Octubre de 1857 al 25 de Febrero de 1858 le fueron entregados á Don Antonio Escandon, por la tesorería general, los ocho millones de pesos en "bonos de construccion del ferrocarril;" así es que esta última fecha debia servir de límite para liquidar los intereses de los títulos de la deuda interior, que, como se ha visto, estaba obligado á entregar á la misma oficina.

La época en que tenian lugar estas operaciones facilitaba el arreglo de toda clase de negocios con el gobierno, porque á las penurias del erario se agregaban las agitaciones políticas en que vivió aquella administracion, y que dieron por resultado su caida. Sin pre-

tensiones de mezclar en este informe los rasgos característicos de esos tiempos, es ineludible la necesidad de tocarlos, porque sirve su recuerdo para fijar con toda exactitud los hechos.

El Sr. Escandon tenia, ya se ha repetido, la obligacion de entregar en títulos de la deuda interior ocho millones de pesos, computándose los intereses hasta el dia en que recibiera los nuevos bonos segun el art. 22 de la concesion; pero no fué preciso ajustarse á esta regla, porque despues de haber entregado en diversas clases de créditos quinientos dos mil un pesos treinta y tres centavos, liquidados el 23 de Octubre de 1857, celebró diversos contratos con la secretaría de hacienda el Sr. Luis S. Hargous, y por este medio se dió por cumplida la responsiva del Sr. Escandon cancelándose la escritura respectiva. En lugar de amortizarse sobre la indicada suma el resto de siete millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos, se dió por pagada con el producto de dos contratos que se acompañan con el núm. 2.

No cabe, por lo expuesto, duda alguna en que Escandon llenó el compromiso que contrajo.

Corrian entretanto los plazos estipulados, cuando el concesionario, aprovechándose del entusiasmo que favorecia y favoreció siempre la construccion del ferrocarril de que se trata, ocurrió al gobierno establecido en esta capital despues del pronunciamiento de Tacubaya, verificado el 17 de Diciembre de 1857. Exponiendo diversas causas que entorpecian la formacion de una compañía en Europa, capaz de dar cima á la obra, obtuvo en el privilegio que le servia de base, diversas modificaciones que fueron desde luego reducidas á escritura pública (Documento núm. 3), con la promesa de darles la forma de ley, si más adelante así se necesitaba.

En lugar del 20 por ciento de utilidades que debia percibir el gobierno conforme al art. 23 del decreto de concesion, la empresa se obligaba á entregar, segun el nuevo convenio, seis mil acciones, ó sea la representacion de seiscientos mil pesos, en la compañía que se formara.

El concesionario quedaba exonerado de la obligacion de construir la penitenciaría y casa de inválidos á que se refiere el art. 36; pero

se comprometia á anticipar al ministerio de fomento las cantidades que se necesitaran para levantar en la plaza de armas de México un monumento á la Independencia. Tambien anticiparia quince mil pesos anuales para la Escuela de Agricultura, por mensualidades que se contarian desde 1º de Enero de 1860 en adelante; todo esto en el concepto de que el gobierno emitiera un papel especial admisible en el pago del derecho de mejoras materiales que se cobraba en las aduanas marítimas conforme al arancel de 31 de Enero de 1856, y mediante que fuera positivamente admitido.

De la parte de terrenos baldíos que el gobierno establecido en México (habia entónces otro en Veracruz) se reservó en los contratos de apeo y deslinde celebrados con la casa de los Sres. Jecker y Cª. y otros, quedó aplicada á la empresa del ferrocarril una mitad, y se le ofreció que si en el plazo de cuatro meses no colocaba el número de acciones que requeria la importancia y magnitud de las obras que iban á emprenderse, se adoptarian en un decreto otros arbitrios sobre los fondos municipales de las ciudades de México y Puebla, establecimiento de Minería y Academia de San Cárlos: sin embargo, ninguna de las estipulaciones que se han mencionado llegó á tener efecto. Ni se emitió el papel para el pago del derecho de mejoras materiales, ni llegaron á sancionarse mediante un decreto, porque el memorable hecho de armas de Calpulalpam derrocó la administracion que las habia pactado.

***

El triunfo de Calpulalpam abrió al gobierno del Sr. Juarez las puertas de la capital de la República, siendo uno de los primeros negocios de que se ocupó el del ferrocarril de Veracruz á México. El concesionario volvió á insistir en la necesidad de que se modificara el decreto de 31 de Agosto de 1857, y halló tan felices disposiciones en el Sr. D. Ignacio Ramirez, secretario de fomento, que obtuvo cuanto pretendió, segun es de verse en los documentos que se acom-

pañan con los números 4, 5 y 6, y son los decretos de 5 y 8 de Abril de 1861, y el reglamento del primero de estos que lleva la misma fecha.

Pocos artículos de la concesion no fueron reformados, contándose entre los que no se alteraron el que creó el fondo de ocho millones de pesos para auxiliar las obras del camino.

No hay para qué ocuparse aquí de aquellas estipulaciones que se refieren al trazo de la via, á la ocupacion de terrenos y otras que en nada afectan á las obligaciones y derechos de donde derivarse deben los resultados aritméticos, y por eso parece necesario solamente mencionar unas y otros en el órden que corresponde.

Por el art. 7º se permitió al empresario la libre exportacion de quinientos sesenta mil pesos anuales, durante veinticinco años.

Por el 12 se le prohibió hipotecar á un gobierno extranjero los tramos que fuera construyendo, y aun el privilegio mismo, sin consentimiento del gobierno.

Por el 16 se obligó á tener en explotacion, dentro del plazo perentorio de cinco años, la parte de la ruta general y el ramal necesario para unir la capital de la República con la de Puebla, sin suspender los trabajos ya comenzados de Veracruz para el interior. La falta de cumplimiento hacia incurrir al concesionario en una multa de trescientos mil pesos.

El art. 18 dejó subsistente, como ya se ha dicho, el fondo de ocho millones de pesos, con rédito de cinco por ciento al año, debiendo quedar pagado en el espacio de veinticinco años, á cuyo efecto se señaló la cantidad constante de quinientos sesenta mil pesos anuales, de la cual se tomaria en primer lugar la suma bastante para el pago de réditos, aplicándose el resto á la amortizacion del capital.

Por el art. 19 se consignó expresamente el veinte por ciento del derecho de mejoras materiales al pago de las anualidades á que acaba de hacerse referencia.

En el art. 20 se determinó que el expresado derecho fuera pagado con un papel público que emitió el ministerio de fomento, de acuerdo con las bases contenidas en el reglamento de que ya se ha hecho mérito, liquidándose conforme á éste, en cada semestre, la cuenta del

concesionario, quien se obligaba á ministrar al referido ministerio veinte mil pesos mensuales para otras atenciones de su institucion.

En el art. 24 se le impuso al concesionario la obligacion de comenzar, cuando más tarde á los dos meses, las obras á que se contrae el art. 16, manteniendo durante la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no bajara de cuatrocientos, y en la de aguas el necesario para las obras de reparacion y conservacion.

En el art. 38 se declaró que el concesionario se daba por pagado de los réditos del fondo de ocho millones, vencidos hasta fin de Febrero de 1861, con las cantidades que habia percibido, inclusive el sobrante del foudo de minería. Con este motivo, debieron cortarse de los bonos los cupones correspondientes, y entregarlos á la tesorería general ó al representante de la República en Paris ó Lóndres, dentro del plazo de seis meses. El mismo artículo señaló el de cinco años para la entrega de cuatro millones de pesos en títulos de la deuda interior, que en concepto del legislador faltaban para completo de los ocho millones que se obligó el Sr. Escandon á entregar en cambio del fondo de que ya estaba en posesion.

El art. 40 suspendió por cinco años el derecho de amortizacion de la deuda interior que se cobraba en las aduanas marítimas, y previno que en su lugar y de acuerdo con el decreto ántes citado de 8 del propio mes de Abril de 1861, se exigiera el quince por ciento sobre los derechos de importacion, pagadero precisamente en acciones del ferrocarril. Este fué un nuevo recurso para el concesionario.

El art. 47 confirmó la cesion de terrenos baldíos acordada en las modificaciones propaladas con el gobierno del general Miramon, y de las cuales se ha dado ya una idea.

Los pormenores que preceden demuestran que la concesion de 31 de Agosto de 1857 quedó nulificada por la de 5 de Abril de 1861, siendo ésta por consiguiente la que desde esa fecha fijó las obligaciones de cada una de las partes contratantes. Solamente dos cosas quedaron pendientes: la amortizacion de los cupones y de los títulos de la deuda interior, importantes cuatro millones de pesos, que D. Antonio Escandon debia entregar en el plazo de cinco años.

***

Reformado así el privilegio primitivo, no parecerá inoportuno examinar cuáles fueron los resultados que produjo la nueva concesion. Dándose por recibido el concesionario de los réditos vencidos hasta fin de Febrero de 1861, las obligaciones contraidas y lo recibido por él hasta el 5 de Abril de 1861, quedó borrado de las estipulaciones convenidas, y excluido de toda liquidacion de cuentas y de cualquier género de observaciones posteriores.

Los réditos de ocho millones en tres años y medio, trascurridos desde 1º de Setiembre de 1857 hasta fin de Febrero de 1861, ascendian á la suma de un millon cuatrocientos mil pesos, y para compensarlos se condonó la obligacion de gastar un millon en la penitenciaría y casa de inválidos, haciendo punto omiso de la suma de seiscientos mil pesos aceptada por el gobierno de Miramon en cambio del veinte por ciento de utilidades. Agréguese á esto lo que recibió el concesionario de distintas procedencias sin habérsele hecho cargo alguno, y lo que importan los terrenos baldíos que le fueron cedidos, segun expresa el documento número 7, y se verá que hubo cierta prodigalidad en provecho de la empresa.

El Sr. Escandon no debia, cuando se expidió el decreto de 5 de Abril de 1861, cuatro millones de pesos, como se dijo en el art. 38, sino siete millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos, porque en cuenta de su obligacion de entregar ocho millones de pesos en títulos de la deuda interior, solamente se habian recibido quinientos dos mil un pesos treinta y tres centavos. Hasta el 22 de Octubre del mismo año de 1861 fué cuando la tesorería general corrió en sus libros asientos que dieron por resultado la amortizacion de un crédito de D. Luis S. Hargous, compensando su importe de trescientos mil pesos con tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos de aquella procedencia. (Documento número 2.)

Quedaba entónces el saldo de cuatro millones de pesos referido

en el art. 38, y no füé necesario hacer uso del plazo señalado para extinguirlo, porque apénas comenzaba á correr, cuando los acontecimientos políticos vinieron á impedir en todos sentidos la ejecucion de cuanto estaba estipulado.

No hay datos para asegurar que el concesionario comenzara los trabajos á los dos meses de expedido el decreto de 5 de Abril de 1861; pero sí existe el antecedente de que organizó en esta capital una sociedad que expidió un programa convocando accionistas para los tramos de México á Puebla y de Veracruz á Orizaba.

Atendiendo á los sucesos que tuvieron lugar despues de esa fecha, bien puede afirmarse que nada se formalizó, por causa de fuerza mayor. En Julio de ese mismo año se suspendió el pago de la deuda convencionada; en Octubre se firmó en Lóndres el tratado tripartito, y en Diciembre tuvo la República la desgracia de ver invadido por las fuerzas españolas el primer puerto del Golfo; á poco llegaron las inglesas, y más tarde las francesas.

¿Qué pudo haberse avanzado en las obras del ferrocarril ante estos acontecimientos? Nada seguramente.

Aunque la suspension de pagos exceptuó la asignacion del ferrocarril, más adelante se verá que esto no dió el resultado á que se aspiraba.

Del 21 de Mayo de 1861 al 6 de Octubre de 1862, recibió D. Antonio Escandon, en virtud del art. 20 del decreto de 5 de Abril tantas veces citado, las siguientes cantidades en bonos admisibles en el pago del veinte por ciento de mejoras materiales:

1861.	Mayo 21....................	$ 1.830,000	00
,,	Noviembre 16................	20,000	00
,,	Diciembre 10................	3,000	00
,,	,, 18................	50,000	00
1862.	Setiembre 20................	42,000	00
,,	Octubre 6...................	55,000	00
	Total..............	$ 2.000,000	00

Entregados ya estos valores, propuso la casa de los Sres. Labadie y Comp. á la secretaría de hacienda (Documento número 2), dar á la Tesorería general una escritura del Sr. Luis S. Hargous, importante doscientos noventa y cinco mil pesos y quince mil en efectivo, por los cuatro millones de pesos que en títulos de la deuda interior estaba debiendo el Sr. Escandon; y á esta propuesta se contestó aceptando la escritura y veinte mil pesos, en lugar de los quince mil ofrecidos. Hechas desde luego las operaciones consiguientes, quedó cancelada la responsiva de los ocho millones exigida por la concesion de 31 de Agosto de 1857, y saldado el adeudo mencionado en el art. 38 de la de 5 de Abril de 1861. (Documento número 8.)

En cuanto á los suplementos ó ministraciones á que se refiere el art. 20, el Sr. Escandon entregó á la secretaría de fomento las siguientes cantidades, que constituyen una parte del crédito de su cuenta, y cuya totalidad se le abona en el lugar correspondiente:

1861.	Setiembre 6.—Entregó á la secretaría de fomento............. $	5,000 00
,,	Diciembre 10.—Idem á la direccion del camino de Perote..........	2,000 00
,,	Diciembre 18.—Idem á la tesorería general, segun certificado de entero número 657...........	40,000 00
,,	Diciembre 26.—Idem á la misma oficina, segun certificado nº 680.	5,000 00
1862.	Enero 31.—Idem á la direccion del camino de Perote............	2,000 00
,,	Mayo 10.—Id. á la tesorería general, segun certificado de entero expedido con el núm. 1,457....	15,000 00
1863.	Febrero 12.—Idem á dicha oficina.	50,000 00
	Total recibido del concesionario..	$119,000 00

Y respecto del decreto de 8 del mismo mes y año, que ordenó se admitiera el quince por ciento de los derechos de importacion en acciones del ferrocarril, comenzó á observarse desde luego, no habien-

do producido, miéntras estuvo en vigor, más de la suma de cincuenta y seis mil quinientos veintiun pesos ochenta y ocho centavos, que más adelante figurarán en el resúmen numérico á que se encamina la exposicion de estos pormenores.

***

A la llegada del grueso del ejército frances, se hizo en Orizaba un contrato entre el general en jefe y el Sr. Escandon el dia 23 de Diciembre de 1862, obligándose éste á construir desde luego un ferrocarril entre Tejería y el Chiquihuite, mediante los adelantos de dinero que se le harian. Bajo estos auspicios se construyó el tramo de Tejería á la Soledad (26½ kilómetros); y por otro contrato de 8 de Setiembre de 1863, protocolizado en la Cancillería de la Legacion francesa, del cual se acompaña copia con la traduccion correspondiente (Documento número 9), se prolongó la via desde la Soledad hasta Paso del Macho, completándose 76 kilómetros.

Las cantidades que los franceses ministraron al Sr. Escandon en virtud de ambos contratos, ascendieron á nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos dos céntimos, segun expresa la comunicacion de la secretaría de fomento, que en copia se acompaña (Documento número 10), y para hacerle el cargo correspondiente al concesionario, se ocurrió al colegio de corredores de esta plaza, pidiendo el tipo de cambio á que se efectuaban las operaciones en las fechas en que el mariscal Bazaine pasó á la citada secretaría sus cuentas.

La junta directiva de aquel cuerpo produjo el dato pedido (Documento núm. 11), y la tesorería procedió á correr sus asientos en el sentido que se verá en la parte numérica de este informe.

Cuando el mariscal Bazaine comunicaba en 27 de Marzo de 1865 á la secretaría de fomento los cargos que debian hacerse al ferrocarril de Veracruz (Documento número 10), estaba ya establecida en esta capital la administracion del Archiduque Maximiliano; pero no se conocian todavía los resultados producidos por el rescripto de 26 de Enero de 1865 y sus dos anexos (Documentos números 12, 13

y 14), en que se aprobaba la transaccion del ferrocarril, hecha por el Sr. Escandon á la Compañía Imperial Mexicana, reconociendo á aquel como propietario de la concesion, y asegurándole á ésta la libre exportacion de quinientos sesenta mil pesos anuales; ciento cuarenta mil cada tres meses, durante veinticinco años, para el pago de réditos y amortizacion del fondo de ocho millones emitidos en 1857, y quince por ciento adicional sobre los derechos de importacion en cambio de acciones á favor del erario durante cinco años, contándose ambos plazos desde 1º de Enero de 1865.

Entre los numerosos expedientes que posee esta tesorería general, no hay una sola constancia que dé á conocer cómo quedó formada la nueva compañía; pero sí existen asentadas en sus libros las cantidades que se entregaron, tanto con aplicacion á los réditos de ocho millones, como procedentes del quince por ciento convertible en acciones. Los pormenores de estas entregas se acompañan con el número 15, y su totalidad figurará en el resúmen que más adelante se incluye.

Es bien sabido de todos, que debido á los auxilios que recibió la compañía en esta época, se construyó el tramo de la Villa de Guadalupe á Apizaco: 133 kilómetros.

No parecerá ocioso que aquí se haga constar cómo se hicieron los tramos de México á Guadalupe y de Veracruz á Tejería.

Al expedirse el decreto de 31 de Agosto de 1857, estaba ya en explotacion el trayecto de esta capital á Guadalupe, construido en virtud del privilegio expedido el dia 2 de Agosto de 1855 á favor de los Sres. Mosso hermanos, quienes lo cedieron á D. Antonio Escandon, mediante arreglos particulares, en que ninguna ingerencia tuvo el gobierno: mas en cuanto á la línea de la ciudad de Veracruz á Tejería, 15½ kilómetros, el concesionario tenia adquirida, desde que se expidió el decreto de 5 de Abril de 1861, la parte construida entre el puerto referido y el rio de San Juan, habiendo variado despues la ruta para seguir en direccion de Paso del Macho; y por eso se dijo en el art. 15 que el Sr. Escandon entregó desde el año de 1857 el precio convenido de setecientos cincuenta mil pesos, recibido en la teorería general.

***

Al restablecerse la República, el gobierno se encontró frente á frente de una situacion excepcional. Desde el abandono de la ciudad de México en 31 de Mayo de 1863 hasta la vuelta de los poderes federales acaecida el 30 de Julio de 1867, habíanse consumado hechos de una trascendencia irreparable, acerca de los cuales no podian aplicarse todas las leyes conminatorias y penales que se expidieron para evitar el triunfo de la intervencion y sus consecuencias. La empresa del ferrocarril de Veracruz se encontraba comprendida en esas leyes, como se advierte á vista de los contratos que se han mencionado en otra parte, y sin embargo, no se le aplicaron; al contrario, fué indultada por el Ejecutivo en uso de facultades extraordinarias, atendiendo probablemente, como dice el decreto de 27 de Noviembre de 1867 (Documento número 16), al beneficio que resultaria de concluir el camino de fierro entre Veracruz y México.

Este indulto es, con muy pocas diferencias, una copia de la concesion de 5 de Abril de 1861, pues solamente varia, como era natural, en el señalamiento de las obras que ya estaban hechas, y en los plazos en que debian concluirse las que faltaban, dejando en pié la obligacion del erario, de dar á la compañía quinientos sesenta mil pesos cada año por espacio de veinticinco años, y quince por ciento adicional de los derechos de importacion en cambio de acciones (Documento número 17).

Aquí no se habla ya de que aquella cantidad quedaba destinada á cubrir los intereses y amortizacion del fondo de ocho millones, como se dijo en el decreto de 5 de Abril de 1861, y en el convenio de 23 de Enero de 1865, que se ha marcado con el número 13; mas es digno de notarse que la anualidad estipulada durante el período de tiempo por que se concedia, diera la suma en conjunto de catorce millones de pesos, que fué la concedida en todas las otras concesiones. La forma de pago tampoco difiere de la anteriormente acordada, pues se cubriria con el derecho de mejoras materiales, como estaba estipulado en el art. 20 del decreto de 5 de Abril de 1861.

En esta vez se le impuso á la compañía una nueva obligacion; la de demoler los arcos que servian de acueducto desde San Fernando hasta la antigua garita de San Cosme, haciendo suyos, segun el artículo 41 del decreto de 27 de Noviembre tantas veces citado, los materiales de la demolicion, y poniendo tubos de hierro.

Los contratos primitivos de 31 de Agosto de 1856, 5 de Abril de 1861, y las modificaciones hechas por el imperio, todo quedó refundido, segun se ha visto, en el decreto de 27 de Noviembre de 1867.

Comenzaba éste á tener ejecucion, cuando la cámara de diputados trató de modificarlo, suspendiendo por esta causa sus efectos hasta la promulgacion de la ley de 11 de Noviembre de 1868, en que se le hicieron varias adiciones sustanciales. (Documento número 18.)

Quedó, sin embargo, subsistente la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales por veinticinco años, sin causa de réditos, y obligada la compañía á devolver á la tesorería general en el plazo de ocho meses los bonos y cupones de réditos que por el fondo de ocho millones se dieron á D. Antonio Escandon, conforme al art. 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857, y que no tenian fuerza ni valor alguno. (Art. 2º, frac. VI.)

En la siguiente fraccion de ese mismo artículo, que es la 7ª, se comprometió el gobierno á que el pago de los quinientos sesenta mil pesos se haria leal y cumplidamente, sin sujetar jamas dicha cantidad á ninguna suspension ó reduccion, etc., y para cubrir las cuatro anualidades correspondientes al plazo dentro del cual deberia quedar concluido el ferrocarril, se autorizó la emision de un papel especial, denominado "Bonos del ferrocarril de Veracruz á México," admisible en el pago de 12 por ciento de los derechos de importacion que se causaran en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlan, estipulándose que la cuota indicada se fijaria posteriormente en más ó ménos del 12 por ciento, segun fuera necesario, á efecto de que quedaran completamente pagados los quinientos sesenta mil pesos anuales.

Vencidos estos cuatro años, la subvencion se pagaria por trimestres cumplidos en la tesorería general.

Hechas las emisiones en su oportunidad, la compañía recibió los bonos y los puso en circulacion, habiéndose amortizado todos, segun se verá por el cargo que se le hace en la parte correspondiente de este informe, donde figurarán las cantidades que las aduanas entregaron desde la promulgacion del decreto de 27 de Noviembre de 1867 hasta la de la ley de 11 de Noviembre de 1868.

Además de las disposiciones que se han citado, existen otras muchas del órden administrativo, expedidas tanto por las secretarías de fomento y hacienda como por la tesorería general, siendo las de esta oficina las que se refieren á la reunion de los datos de que se sirvió para formar las dos liquidaciones publicadas con fechas 24 de Setiembre de 1870 y 21 de Febrero de 1872.

En la primera de estas se le hicieron al ferrocarril los cargos que se han mencionado, como se verá á continuacion, agregando tres partidas importantes seiscientos veintisiete mil cuatrocientos veintitres pesos ochenta y cuatro centavos, cuyo orígen es el siguiente:

Equipamento y materiales sobrantes..............	$ 208,793 52
Libramiento de 12 de Julio de 1865 hecho por la caja central del imperio á cargo de la comision de hacienda en Paris, á la órden del intendente del ejército frances Mr. Jupeaux, fr. 1.920,413 82, al cambio de 5 20................................	369,310 35
Libramiento de fr. 211,599 85, al cambio de 5, sobre Paris, entregado segun asiento fecha 6 de Abril, del diario de la cuenta general de la secretaría de hacienda, correspondiente al año de 1866.......	49,319 97
	$ 627,423 84

El propósito de presentar estas tres partidas primero que la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, tiene por fin principal distinguirlas para referirse á ellas cuando se trate de la impugnacion que tuvieron de parte de la compañía.

Se ha dicho en otro lugar de este informe, cuáles y cuántas han sido las cantidades que la compañía recibió en virtud de las dispo-

siciones citadas; de consiguiente, es oportuno citar aquí la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870:

DEBE.

En bonos de construccion del ferrocarril de Veracruz	$	8.000,000 00
En bonos admisibles en el pago del derecho de mejoras materiales		2.000,000 00
Producto del 15 por ciento adicional recibido por la compañía en virtud del decreto de 8 de Abril de 1861		56,521 88
Recibió el Sr. Escandon de la pagaduría del ejército frances		1.924,667 13
Materiales sobrantes		208,793 52
Suplementos hechos por el tesoro frances		369,310 35
Percepciones en toda la época del imperio		1.995,817 52
Suplemento al Sr. Barron		200,000 00
Entregas que hicieron las aduanas en el período de 27 de Noviembre de 1867 á 11 de Noviembre de 1868		212,842 42
Entregado al agente principal J. Allsopp en bonos de la emision para pago del primer año de subvencion		429,915 00
Entregado en bonos de la segunda emision		473,285 00
Importe de lo que recibieron los agentes á consecuencia del decreto de 1º de Diciembre de 1867 para convertirse en acciones		945,374 09
Suma el débito	$	16.816,526 91

HABER.

Entregó el Sr. Escandon á la secretaría de fomento	$	59,000 00
Al frente		59,000 00

Del frente..........	59,000 00
Entregó en acciones..........................	36,100 00
Devolvió el Sr. Escandon en bonos del fondo de ocho millones..............................	7.999,900 00
Entregó en efectivo el valor de un bono que faltaba para el completo de ocho millones......	100 00
Devolvió en bonos del 20 por ciento de mejoras materiales..............................	1.628,185 43
Se le abona á los precios de plaza el valor de los créditos que por $502,001 33 entregó en Octubre de 1857..........................	72,592 93
Se abona el importe de un contrato celebrado con Mr. L. S. Hargous, mediante el cual se dieron por pagados tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos, de los ocho millones que en títulos de la deuda interior estaba obligado á entregar el Sr. Escandon...........	300,000 00
Se abona al Sr. Escandon el valor de la entrega que hizo Labadie y Cª en Mayo de 1862....	315,000 00
Valor de los certificados que entregó en tiempo del imperio y que deben canjearse por acciones...	1.009,300 00
Por subvencion del primer año corrido de 11 de Noviembre de 1868 á 10 de Noviembre de 1869.	560,000 00
Por idem correspondiente al período de 11 de Noviembre de 1869 á 30 de Junio de 1870.....	355,945 20
Valor de los certificados provisionales que ha entregado desde 11 de Noviembre de 1868 y se convertirán en acciones..................	945,374 09
Suma el crédito........	$ 13.281,497 65

DEMOSTRACION.

Importa el cargo..................$	16.816,526 91
Idem el haber..................	13.281,497 65
Saldo á cargo del Sr. Escandon y la compañía...................$	3.535,029 26

La liquidacion cuyo resúmen acaba de presentarse, se publicó en el *Diario Oficial* y con fecha 28 de Octubre de 1870 se le remitió al agente general de la compañía, quien la impugnó en una larga exposicion dirigida á la secretaría de fomento el dia 14 de Febrero de 1871.

Rechazando las tres partidas que ántes se mencionaron, se opone á que solo se consideren á los precios de plaza los créditos de la deuda interior que entregó el Sr. Escandon y reclama el abono de réditos, fundándose en el art. 18 del decreto de 5 de Abril de 1861 y en una órden que no conocia la oficina al hacer su informe de 24 de Setiembre de 1870. Esta órden, copiada de los expedientes de la secretaría de hacienda, se acompaña con el número 20. Dictada con fecha 24 de Diciembre de 1867, cuando ya estaba expedido el decreto de 27 de Noviembre del mismo año que indultó á la compañía, es para sus intereses la clave de las operaciones que se relacionan con la concesion de 5 de Abril de 1861.

El Sr. Lic. D. José M. Iglesias era entónces ministro de hacienda, y con ese carácter dió instrucciones al C. Juan A. Zambrano, nombrado para liquidar á la compañía.

Segun es de verse por la comunicacion que éste dirigió al ministerio con fecha 15 de Abril de 1868 (Documento número 21), la comision que tuvo no llegó á quedar totalmente desempeñada, pues la afirmacion que hace de que le faltaban datos, demuestra que no hubo resultado alguno definitivo, á pesar de lo terminante de las instrucciones contenidas en la órden citada. Se resolvió en ella que al concesionario primitivo y despues á la compañía, se le abonaran los réditos del fondo de ocho millones, seguramente con el ánimo de di

vidir la liquidacion en las dos épocas que ha tenido; la primera desde 5 de Abril de 1861, en cuya fecha se consideraron cubiertos los réditos hasta fin de Febrero de ese mismo año, y la segunda desde 1º de Enero de 1865 hasta 27 de Noviembre de 1867, fecha del decreto de rehabilitacion de que ya se ha hablado.

Apoyada la compañía en dicha órden, combatió la liquidacion de esta oficina y se opuso, como se verá en sus observaciones, á que se le hicieran todos los cargos provenientes de percepciones efectivas sin abonarle los réditos estipulados en la concesion de 5 de Abril. Ha expuesto con este motivo, que todo lo recibido tiene que aplicarse á la solucion de ese adeudo, y que el gobierno no tiene derecho á exigirle las sumas que percibió de la intervencion francesa y del imperio, porque los pagos que verificó aquella administracion al ferrocarril constituyen un hecho consumado.

La tesorería general, en presencia de esta refutacion, contestó sosteniendo su primer informe en el sentido de no abonar los réditos del fondo de ocho millones; negó la validez de la órden de 24 de Diciembre de 1867, y retiró de la liquidacion las partidas que no tienen la comprobacion necesaria, como son los suplementos reembolsados al tesoro frances, los doscientos mil pesos de un libramiento á cargo de la comision de hacienda en Paris que no fué pagado, el valor de los materiales sobrantes del tramo de Paso del Macho, y cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos que, apareciendo asentados en el diario de la secretaría de hacienda, correspondiente al año de 1866, no constan comprobados con el recibo de la compañía ó de su agente principal.

Las observaciones de que se viene tratando motivaron un segundo informe de esta oficina, y por consiguieute una rectificacion en la parte demostrativa.

Este informe se acompaña con el número 22, y el resúmen con que termina es el siguiente:

DEBE.

Venta de bonos del veinte por ciento..........$		371,814 57
Producto del quince por ciento adicional, por acciones..................................		56,521 88
Cantidades entregadas por los franceses.........		1.924,667 13
Idem idem en la época del imperio..............		1.946,497 55
Suplementos hechos al Sr. Barron por la intendencia francesa.................................		200,000 00
Libramiento á cargo de lá comision de hacienda de Paris....................................		49,319 97
		$ 4.548,821 10

HABER.

Recibido por cuenta de la secretaría de fomento.$		119,000 00
Acciones recibidas................$	39,800 00	
Idem que faltan para completo de lo que produjo el quince por ciento....	16,721 88	56,521 88
Certificados de acciones que entregó en la época del imperio..................................		1.009,300 00
Devolucion que hizo el Sr. Barron.............		123,498 74
		$ 1.308,320 62

DEMOSTRACION.

Importa el débito..........................$	4.548,821 10
Idem el crédito..............................	1.308,320 62
Saldo á cargo del concesionario y la compañía...	3.240,500 48

***

Antes de presentar esta liquidacion á la secretaría de fomento se habia formado otra con fecha 30 de Agosto de 1871, de la cual no parece necesario ocuparse, porque solo sirvió para recabar las ins-

trucciones que constan en el documento que se agrega al fin con el núm. 23. Dice la primera de las bases de esa resolucion, que habiendo aceptado el concesionario del ferrocarril las cuentas presentadas por efecto de los contratos de 23 de Diciembre de 1862 y 8 de Setiembre de 1863 citados en otra parte de este informe, se le carguen nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos á que ascienden, y que esta suma la estima el gobierno como subvencion recibida por la empresa, debiendo figurar por lo mismo en la cuenta la partida correspondiente á los intereses producidos por aquella.

Ninguna diferencia sustancial hay entre esta resolucion y la de 24 de Diciembre de 1867.

En la segunda base se expresa que habiendo sobrevenido en los años de 1861 y 1862 graves acontecimientos políticos que produjeron la suspension del decreto de 5 de Abril de 1861, en ese intervalo de tiempo no se hará abono alguno á la empresa por intereses pertenecientes al fondo de ocho millones.

En esta parte no existe conformidad ni armonía con lo determinado en la órden de 24 de Diciembre de 1867.

La tercera base excluye de la cuenta los ocho millones del repetido fondo, porque los bonos de que se deriva quedaron sin valor alguno á consecuencia de los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868.

La cuarta base determina que se cargue á la compañía lo que recibió del imperio por amortizacion é intereses de los ocho millones; en la quinta se fija para la liquidacion el período de 5 de Abril de 1861 á 27 de Noviembre de 1867, y por último, en la sexta y sétima se resuelven las dudas que se habian expuesto respecto de las partidas no comprobadas.

Al dar cuenta á la secretaría de fomento con la liquidacion de 21 de Febrero de 1872, cuyo resúmen se ha presentado ya, no se hizo abono alguno de réditos; de manera que ni se observó lo dispuesto en la órden de 24 de Diciembre de 1867, ni lo que contiene la primera de las bases á que acaba de hacerse referencia. Esa liquidacion produjo un saldo de tres millones doscientos cuarenta mil

á los agentes de la compañía. Así se hizo en efecto, habiendo bastado esta asignacion para cubrir lo devengado desde 11 de Noviembre de 1872 hasta 10 de Noviembre de 1873.

Revalidada la órden de que se viene hablando para que en los propios términos se continuara el pago durante los años fiscales de 1874 á 1875, de 1875 á 1876, y de 1876 á 1877, la compañía siguió recibiendo el producto de ese tanto por ciento, aplicándosele á las anualidades que se iban venciendo, aun cuando en el último año de los citados dejó de percibir una gran parte á causa de que las necesidades de la guerra impidieron casi en todas las aduanas hacer la separacion acordada.

El cambio político que tuvo lugar en Noviembre de 1876 dejó sin efecto las órdenes anteriores, y el ferrocarril no volvió á recibir cantidad alguna, ni en el resto del año de 1877, ni en los tres primeros trimestres del de 1878.

Aceptando la actual administracion la forma de pago señalada por la que le precedió, fué comunicada á las mismas aduanas una órden, fecha 25 de Setiembre de 1878 (Documento número 27), para que desde el 1º de Octubre hasta el 31 de Diciembre de ese año entregaran el dos y medio por ciento de los derechos de importacion, y desde el 1º de Enero de 1879 el siete por ciento, señalando entre otros fundamentos lo prescrito en el art. 12 del convenio de 15 de Marzo de 1873, que no se citó en la órden de 19 de Junio de aquel año, porque todavía en esa fecha no lo aprobaba el Congreso. Este convenio, que fué elevado al rango de ley, se acompaña con el número 28.

La compañía, pues, recibió el referido siete por ciento hasta el 30 de Junio de 1879 en que espiró el año fiscal de 1878 á 1879, y para el siguiente obtuvo nueva órden, mediante la cual está recibiendo el cinco por ciento de los derechos de importacion de la aduana de Veracruz, y el seis por ciento de las de Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlan.

Tanto por presentar los hechos sin interrupcion, como porque en el presente informe quede consignado el estado que guardan las cuentas del ferrocarril con el erario federal, se acompaña con el núme-

ro 29 un estado donde se verá lo que ha recibido la compañía desde el 11 de Noviembre de 1868 y lo que alcanza hasta el 10 del actual.

Otro estado que lleva el número 30 expresa las acciones que se adquirieron en virtud del decreto imperial de 26 de Enero de 1865, y de los decretos de la República fechas 8 de Abril de 1861 y 1º de Diciembre de 1867.

***

Apareceria este informe más incompleto de lo que es de esperarse por la premura con que se ha escrito, si no se consagraran algunas líneas al estudio de los puntos que motivan la controversia suscitada por la compañía con motivo de la liquidacion anterior al 27 de Noviembre de 1867.

Dos son las partidas capitales que aquella rechaza en las exposiciones que en su lugar se han citado: lo que recibió en el período de 5 de Abril de 1861 con el carácter de subvencion, y lo que los franceses cargaron á D. Antonio Escandon por el tramo de la Tejería á Paso del Macho.

Examinando con ánimo imparcial las resoluciones de 24 de Diciembre de 1867 y la de 15 de Febrero de 1872, citadas en los números 20 y 23, no puede ménos que notarse entre ellas un completo desacuerdo, que obliga necesariamente á investigar cuál de las dos es más conforme con la letra y el espíritu de la ley á que se refieren. Se asienta en la primera, que si de lo recibido por Escandon resultare alguna cantidad superior al importe de los réditos hasta 31 de Diciembre de 1864, en que comienza la cuenta de la compañía inglesa, lo pagará en acciones, si corresponde al quince por ciento decretado en 8 de Abril de 1871, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de quinientos sesenta mil pesos á la compañía poseedora del privilegio por decreto de 27 de Noviembre de 1867, dejando á la resolucion de árbitros, de acuerdo con el decreto de 5 de Abril de 1816, las diferencias que provengan de las cantidades entregadas por la intervencion fran-

cesa, en caso de no arreglarlas particularmente entre el gobierno y D. Antonio Escandon.

En la segunda se establece que estas cantidades se estiman como subvencion recibida por la empresa, y que habiendo sobrevenido en los años de 1861 y 1862 graves acontecimientos políticos que produjeron la suspension del decreto de 5 de Abril de 1861, en ese intervalo de tiempo no se hará abono alguno á la empresa por intereses pertenecientes al capital de los ocho millones de "bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México."

¿Cuál de estas dos resoluciones debe estimarse más acertada? Seguramente la que esté más conforme con la ley de concesion. Se determinó en el art. 26 que las obligaciones contraidas por la empresa se suspenderian en caso de fuerza mayor ó si dejaba de percibir la asignacion para el pago de capital y réditos, y las dos circunstancias tuvieron lugar, porque sobrevinieron graves acontecimientos políticos, y el concesionario no recibió del gobierno legítimo más de trescientos setenta y un mil ochocientos catorce pesos cincuenta y siete centavos en el período de 5 de Abril de 1861 á 23 de Diciembre de 1862, en que celebró el primer contrato con los franceses.

En el art. 39 de la repetida concesion se lee lo siguiente:

"La suspension de los trabajos del camino, sin causa justa, trae consigo la suspension de pagos, tanto de réditos como de amortizacion por parte del gobierno."

Luego si para la suspension de los trabajos hubo causa justa, no ha podido proceder la suspension del pago.

Respecto del cargo hecho por los franceses, la compañía se expresa así en sus observaciones de 14 de Febrero de 1871 (documento número 19):

"El Sr. Escandon ha resistido siempre reconocer y admitir los cargos formulados por los franceses en la cuenta de la construccion del camino de fierro de la Tejería á Paso del Macho. El coronel Talcott, ingeniero en jefe de la empresa, habia trazado el camino de fierro por los terrenos más á propósito y ménos expuestos á dificultades, lo que produciria necesariamente economía en la construccion. Cuando los franceses ocuparon el Estado de Veracruz, se apodera-

ron del camino sin dirigirse al concesionario, sin entenderse con él, é hicieron solo una ocupacion militar, con el fin de prolongar la via por terrenos más quebrados y difíciles, para hacerla inaccesible á las guerrillas que los combatian, á la vez que deseaban enlazarla con el camino carretero. Para alcanzar estos objetos variaron el trazo de la via de como habia sido proyectada por el ingeniero Talcott, lo que produjo una pérdida positiva en los trabajos ya hechos, que fueron abandonados, y un aumento en el costo de la nueva vía que se construyó.

"Por otra parte, los trabajos hechos por los ingenieros franceses fueron ejecutados muy á la ligera y superficialmente, porque buscaban, no las condiciones de solidez en la construccion, sino la prontitud en el resultado, para poder disponer cuanto ántes del camino en beneficio de sus operaciones militares. Así es que, por ejemplo, aumentaron la inclinacion del trazo y redujeron la anchura de las excavaciones y terraplenes. En lugar de mampostería para los puentes y alcantarillas, hicieron obras de madera de poca consistencia y de ninguna duracion. No pudiendo disponer de durmientes de buena madera, por las dificultades de la guerra, emplearon madera de clase inferior, que por su poca duracion tenia que ser repuesta al poco tiempo, así como por el mismo motivo los rieles con que contaban y que colocaron en la via, eran ligeros y de poco peso, sin que pudieran soportar el de las máquinas y wagones. Los tubos de hierro que los dichos ingenieros mandaron construir para las alcantarillas, no fueron de la capacidad suficiente para el paso de las aguas, lo que produjo el derrumbamiento de las obras ejecutadas, habiendo sido indispensable despues quitar esos tubos y sustituirlos con estructuras provisionales de madera.

"Estas y otras imperfecciones notables se encontraron en la via construida hasta Paso del Macho al ser recibida por la compañía actual, la que ordenó su reparacion y reforma bajo condiciones de seguridad y solidez, habiendo importado esas obras de perfeccionamiento la considerable suma de $608,280 73 cs., que esta compañía ha cargado al Sr. Escandon, por haberse obligado á entregar ese tramo de la via en buen estado.

"Desde la ruptura de las hostilidades con los franceses, tuvieron grande dificultad para encontrar operarios, porque las guerrillas atacaban y dispersaban á los ocupados en las obras del camino, habiendo sido notable, entre otros, el ataque de un campamento de trabajadores, en 30 de Abril de 1862, en que murieron treinta, otros fueron hechos prisioneros, y dispersados los demas. Estos combates se repitieron durante los años siguientes de 1863 y 1864, á causa de los que con frecuencia se suspendian las obras cada vez que se promovia alarma por la aproximacion de las guerrillas, ocasionándose la dispersion de los trabajadores.

"Para sobreponerse á estos continuos peligros tenian necesidad los ingenieros franceses de pagar fuertes jornales, muchas veces más del duplo de lo acostumbrado, y en las cuentas que sobre esto han formado cargaron esos fuertes jornales, pretendiendo que el Sr. Escandon pasase por ellos.

"Cargaron asimismo el importe de los rieles que las autoridades francesas habian encargado á los Estados-Unidos, y que sufrieron naufragio en el puerto de Veracruz, perdiéndose su valor por no haber estado asegurados.

"Fundado en estas y otras objeciones, se negó el Sr. Escandon á conformarse con la cuenta producida por los franceses, considerando que el camino de Paso del Macho no podia tener el costo que esas cuentas le atribuian. Aun cuando las haya suscrito apremiado por las amenazas y por la autoridad del invasor, así como por la necesidad que tenia de entregar este tramo á la nueva compañía que se formó, para lo que tuvo que satisfacer las exigencias de los franceses, esa circunstancia no puede atribuirles la exactitud de que carecen, ni puede privar al Sr. Escandon del derecho de oponerles las observaciones justas que le eximen de los cargos que contienen."

. . . .

. . . .

Las pruebas de estos asertos no las tiene esta oficina ni ha creido de su deber exigirlas, toda vez que no es de su competencia fallar en un asunto que se ha vuelto contencioso; pero guiada de un espíritu recto é imparcial, cree hallarse en la necesidad de señalar los

puntos culminantes de la cuestion, á fin de que se resuelvan por quien corresponda.

En lo que concierne al producto del quince por ciento destinado á la adquisicion de acciones, no hay más de dos partidas en discordancia. Una de la época en que estuvo vigente el decreto de 8 de Abril de 1861, y la otra respecto de la época del imperio. Produjo en la primera cincuenta y seis mil quinientos veintiun pesos ochenta y ocho centavos, y no se recibieron acciones más de por treinta y nueve mil ochocientos pesos, habiendo, por consiguiente, una diferencia á cargo de Escandon de diez y seis mil setecientos veintiun pesos ochenta y ocho centavos; y en la segunda un millon nueve mil trescientos pesos, de cuya cantidad se han recibido acciones por ochocientos nueve mil trescientos pesos, estando pendiente un certificado de doscientos mil pesos, porque dice la compañía que la órden que le fué expedida en cambio, no la pagó la comision de hacienda en Paris.

Para concluir se acompaña un resúmen que expresa el resultado de las partidas de débito y crédito correspondientes al período de 5 de Abril de 1861 á 31 de Diciembre de 1864, de la responsabilidad de Escandon, formado en el sentido de la órden de 24 de Diciembre de 1867, y otro que comprende de 1º de Enero de 1865 á 11 de Noviembre de 1867, por las cantidades que recibió la actual compañía poseedora del privilegio.

En el primero se hace el cargo íntegro que pasaron los franceses, á reserva de modificarlo si fueren de atenderse las razones que expone el responsable, no tomándolas esta oficina en consideracion desde luego, porque las cuentas de que se deriva están aceptadas por el Sr. Escandon.

Dejo obsequiada con lo expuesto la órden al principio citada, y si en algun punto se quisieran otros pormenores, tendré la satisfaccion de producirlos.

Libertad en la Constitucion. México, Mayo 1º de 1880.—*J. A. Gamboa.*—Al Secretario de Hacienda y crédito público.—Presente.

Documento núm. 25.

Secretaría de Estado y del despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 2ª—En México, á veintisiete de Octubre de mil ochocientos ochenta, reunidos en la Secretaría de Hacienda el Sr. Secretario de este departamento por una parte, y de la otra el Sr. D. Félix Cuevas, como apoderado del albacea de la testamentaría del Sr. D. Antonio Escandon, y el Sr. D. Tomás Braniff, director de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, comisionado para este efecto por la Junta local Directiva, conforme á sus reglamentos, dijo el Sr. Secretario de Hacienda: que hace más de seis meses que el Ejecutivo se ha estado ocupando de examinar el negocio de la liquidacion de las cuentas entre la expresada Compañía y el Erario Nacional, correspondientes al período de 1º de Marzo de 1861 al 27 de Noviembre 1867, y que para este efecto el Sr. Presidente de la República, en union de los Sres. Secretarios de Relaciones, Gobernacion y Justicia, de Hacienda y de Fomento, ha tenido frecuentes conferencias con los representantes de la testamentaría y de la Compañía expresadas, en las que estos han expuesto cuanto han creido conveniente para probar que la liquidacion referida produce un saldo de bastante consideracion á cargo del Erario público, en lugar de resultar á su favor, como pretende el Gobierno, habiéndose referido dichos representantes á los escritos de demanda de 30 de Marzo de 1872 y 29 de Julio de 1876, que presentó el apoderado de la Compañía á la Corte Suprema de Justicia, reclamando el saldo á su favor de un millon seiscientos ochenta y ocho mil cuatrocientos veinticinco pesos ochenta y un centavos ($ 1.688,425 81) que resultaron en la liquidacion que tambien presentó: que habiendo manifestado la testamentaría y la Compañía ya mencionadas, su buena disposicion para liquidar de comun acuerdo con el Ejecutivo las cuentas referidas y terminar convencionalmente el litigio pendiente en la Corte de Justicia, habian sido examinados detenidamente todos los cargos y descargos que se ha-

cen en la cuenta que formó la Tesorería general de la Nacion en 21 de Febrero de 1872, y teniendo ya el Ejecutivo el conocimiento perfecto del negocio, y despues de haber tenido presente el informe justificado que rindió la misma Tesorería el 1º de Mayo de 1880, era llegada la ocasion de que el mismo Ejecutivo resolviera el negocio, para que se diera por terminado el litigio pendiente en la Corte de Justicia, si la testamentaría del Sr. Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano querian someterse á esta resolucion, la que dictaba el Ejecutivo en ejercicio de las facultades que le dan la Constitucion y las leyes vigentes: que en el caso de que la testamentaría y la Compañía no estén conformes con la liquidacion que ha practicado esta Secretaría, y de que se hablará en seguida, continuará el litigio pendiente en la Corte de Justicia, y en él hará valer sus derechos el Erario nacional en el modo y términos que los comprende esta Secretaría, y para lo cual dará las instrucciones convenientes al Sr. Procurador general de la Nacion, con arreglo á las leyes: que el Ejecutivo no acepta las apreciaciones de la testamentaría del Sr. Escandon contra el cargo de nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos (fs. 9.682,491) que suministró el Tesoro frances para la construccion del tramo del ferrocarril de Tejería á Paso del Macho, porque si bien el art. 3º de la concesion de 27 de Noviembre de 1867, ratificado por la ley de 11 de Noviembre de 1868, dijo que la parte ya construida del ferrocarril seria propiedad inmueble exclusiva de la Compañía, este reconocimiento del dominio no embaraza el derecho para liquidar el adeudo del propietario por cantidades que hubiese recibido y de que debe producir la cuenta respectiva; no pudiendo, por otra parte, el Gobierno prescindir de los derechos que tiene la Nacion para cargar á la Empresa todo lo que hubiese recibido del Tesoro frances y del Imperio, conforme á las constancias que existen en los libros de la Tesorería general: que solo estima de justicia el Ejecutivo no incluir en ese cargo el importe de una multa que el jefe del ejército frances impuso al Sr. Escandon, por no haber concluido la construccion de los tramos de la vía en los plazos convenidos, tanto porque esa cantidad no sirvió para la

construccion del camino, como porque las autoridades de la República no pueden ser ejecutoras de penas impuestas por el jefe del ejército frances: y reduciendo el cargo legítimo de las suministraciones referidas á 5.37 francos por peso, que era el cambio corriente en aquella época, es deudora la Empresa, por este título, de un millon setecientos ochenta y cuatro mil cuatrocientos cuarenta y ocho pesos noventa y dos centavos ($ 1.784,448 92): que tampoco está conforme el Ejecutivo con las razones dadas por la Empresa, para pretender que se le abonen los intereses del 5 por ciento anual, sobre los ocho millones de pesos de la subvencion decretada en el tiempo corrido de 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867, porque si bien fueron estipulados esos réditos en los arts. 18 y 38 de la concesion citada de 1861, no debe considerarse subsistente esta estipulacion, sino solo por el tiempo en que conservó el concesionario esa concesion sin modificarla ni alterarla; y como esto se verificó, por el hecho de haber celebrado con el Imperio el convenio de 23 de Enero de 1865, solo deben abonarse los intereses hasta esa fecha; y aunque por el art. 1º de la concesion de 27 de Noviembre de 1867, ratificada por el decreto de 11 de Noviembre de 1868, se indultó á la Compañía de la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado ese convenio, ese indulto, segun expresa ese artículo, se dió bajo las condiciones expresadas en la misma concesion, y en ninguna cláusula de ella se reconoce al concesionario el derecho de seguir percibiendo esos intereses despues de la fecha del convenio citado, de lo cual se deduce: que si bien revivieron, por virtud del indulto, los demas derechos de la Empresa consignados en la concesion de 5 de Abril de 1861, no sucedió lo mismo con lo relativo á la percepcion de los intereses á que se contraen los artículos 18 y 38 citados; siendo de considerarse, además, que por la ley del Congreso de la Union, de 11 de Noviembre de 1868, se declaró subsistente el expresado decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones que contiene, y en ninguna de ellas se reconoció á la Empresa el derecho á los réditos posteriores á la caducidad: que el Ejecutivo insiste en cargar á la Compañía, á pesar de sus observaciones

en contrario, la partida de cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos de un libramiento que expidió el Imperio á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, con fecha 27 de Abril de 1866, pues aunque la Compañía niega haber recibido ese libramiento, y no se ha encontrado, en efecto, en la Tesorería general, ningun recibo ni otro documento que acredite la entrega, esa partida está cargada en la foja 102 del Diario de la cuenta general del año de 1866, que existe en esa Tesorería: que el Ejecutivo, obrando con la debida justificacion, descuenta á la Compañía, de la partida relativa á lo entregado en la época del Imperio, el valor del libramiento de doscientos mil pesos, expedido el 30 de Noviembre de 1865, á cargo de la misma Comision de Hacienda, porque la Compañía ha probado, con los protestos de falta de aceptacion y de pago, que no recibió esa suma, quedando agregados esos documentos al expediente relativo; y como ese libramiento se dió en cambio de acciones, debe reducirse en la proporcion de su importe la partida del descargo relativo á los certificados de acciones dadas en la época del Imperio: que ha estado de acuerdo la Empresa con las demas partidas cargadas por la Tesorería general y figuran en la liquidacion de que se hablará en seguida, y en la que no aparecerá el cargo de doscientos mil pesos del suplemento que hizo la intendencia francesa al Sr. Barron, por haber comprobado la Compañía, con el recibo que expidió esa intendencia, con fecha 31 de Agosto de 1866, que le fué devuelta íntegramente esa suma: que como resultado de las consideraciones que preceden, el Ejecutivo ha practicado, con el carácter de definitiva, la siguiente liquidacion que presenta á la testamentaría del Sr. Escandon y á la Compañía del Ferrocarril Mexicano, para que digan si están conformes con ella, en el concepto de que el saldo de un millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos ($ 1.481,614 03) que resulta á cargo de ambos, ha de descontarse en virtud de las órdenes de esta Secretaría, de 24 de Diciembre de 1867, de lo que el Gobierno está debiendo por la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, vencida hasta el 30 de Junio de este año, porque debe considerarse reducido al

monto de la subvencion decretada por la ley, en la proporcion del saldo expresado; y para este efecto deberá liquidarse lo que importa esa subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, desde el 11 de Noviembre de 1868 hasta el 30 de Junio del presente año, y deberá deducirse de él lo que la Compañía hubiese recibido por cuenta de esa subvencion, desde 27 de Noviembre de 1867, y tambien el saldo referido de un millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos ($1.481,614 03), quedando á favor de la misma la suma que resulte, hechas esas deducciones, del monto de la expresada subvencion.

CUENTA que forma la Secretaría de Hacienda para liquidar definitivamente los cargos y recíprocas reclamaciones del Erario nacional, con la testamentaría de D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano, de 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867.

	DEBE.	HABER.
Partida 1ª Por venta de bonos del 20 por ciento de mejoras materiales..............$	371,814 57	
2ª Por lo que entregó en efectivo D. Antonio Escàndon al Ministerio de Fomento.....		119,000 00
3ª Por lo que recibió la Empresa en libranzas del 15 por ciento para acciones............	56,521 88	
4ª Por lo que la Empresa entregó en acciones............		39,800 00
5ª Por lo que recibió del Tesoro frances para la construccion del tramo de Tejería á Paso del Macho. fs. 9.682,491 02 Se deduce la multa impues-		
A la vuelta....$ 9.682,491 02	428,336 45	

De la vuelta...$	9.682,491 02	428,336 45	
ta por el jefe del ejército frances......	100,000 00		
fs.	9.582,491 02		
Al cambio de fs. 5,37 hacen		$ 1.784,448 92	
6ª Por lo que recibió la Empresa en la época del Imperio.......	1.746,497 55		
Por libramiento á cargo de la Comision de Hacienda en Paris que no fué pagado..	200,000 00	$1.946,497 55	
7ª Por el libramiento á cargo de la misma Comision fecha 27 de Abril de 1866.........		49,319 97	
8ª Por los certificados de acciones que entregó en la época del Imperio..	809,300 00		
Por certificado que dió la Empresa en cambio del libramiento de 30 de Noviembre de 1865 que no fué pagado......	200,000 00		1.900,300 00
Al frente..........$		4.208,602 89	

Del frente..........$	4.208,602 89	
9ª Por los réditos al 5 por ciento anual sobre los $ 8.000,000 de la subvencion del tiempo corrido de 1º de Marzo de 1861, al 23 de Enero de 1865		1.558,888 86
Saldo á cargo de la Empresa..................$		1.481,614 03
Igual............$	4.208,602 89	$ 4.208,602 89

El albacea del Sr. Escandon contestó: que en su concepto, el Gobierno, no ha considerado debidamente los hechos y las razones que se le han expuesto, y que la mayor parte constan en las exposiciones elevadas por la Compañía al Ministerio de Fomento y en los escritos de demanda antes citados, para no estimar como justo el cargo de lo que se dice dado por el Tesoro frances para la construccion del tramo de Tejería á Paso del Macho, pues aunque en principio se sostuviera como justo, era natural deducir de él, el importe del material que se perdió en un naufragio acaecido en el puerto de Veracruz y está incluido en la suma total, así como tambien los defectos de construccion, cuyas reparaciones costaron más de seiscientos mil pesos, y otros cargos indebidos que se hacen en la cuenta producida por el Tesoro frances. El Sr. Braniff, dijo que la Compañía no cree fundada la interpretacion que se hace para privarla del abono de los réditos causados de Enero de 1865 á Noviembre de 1868, porque si esa privacion se reputa como consecuencia de la caducidad de la concesion de Abril de 1861, el indulto que se concedió en el artículo 1º de la ley de 27 de Noviembre de 1867, extinguió toda pena producida por la caducidad y restableció los derechos de la Compañía, al estado que tenian antes de esa caducidad: que la Compañía ha asegurado y sostiene nuevamente, que no se le entregó el libramiento de cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos, debiendo ser de cargo de la Tesorería probar ese hecho, puesto que ella lo afirma y lo sostiene, agregándose la observacion de que si la Comision de Hacienda en Paris respaldaba los libra-

mientos dados en Noviembre de 1865, mayormente hizo lo mismo con los expedidos en Abril de 1866; sobre todo, si se recuerda el estado que guardaban, en esa última época, las relaciones políticas del Imperio con el gobierno frances. Los Sres. Cuevas y Braniff, dijeron: que estimando las consideraciones debidas al Gobierno que ha manifestado celo y empeño por terminar el litigio provocado por la Empresa del Ferrocarril, de que conoce la Corte de Justicia, por vía de transaccion y para concluir definitivamente ese litigio y todas las cuestiones relacionadas con este negocio, la testamentaría del Sr. Escandon y la Compañía, aceptan la liquidacion formada por el Ejecutivo y que presenta ahora el Sr. Secretario de Hacienda, sin que por esto deba desconocerse el importante sacrificio que hace la Empresa, reconociendo un saldo que, en su concepto, está muy lejos de deber y cuyo sacrificio se impone, porque reputa de mayor importancia la buena inteligencia y la recta proteccion y apoyo, que el Gobierno dispensa á la Empresa. En virtud de esa manifestacion y despues de una ligera discusion, quedó convenido entre ambas partes lo siguiente:

1º La testamentaría del Sr. D. Antonio Escandon y la Compañía limitada del Ferrocarril Mexicano, aunque no están conformes con las operaciones hechas por el Ejecutivo en este negocio, consienten en aceptar el saldo de un millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos, que resulta de la liquidacion inserta en esta acta.

2º Se descuenta dicho millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos, de lo que el Erario nacional esté debiendo á la Empresa referida por la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, vencida y no pagada, desde 11 de Noviembre de 1868 hasta 30 de Junio del presente año, y queda expedito el derecho de la Compañía para percibir el resto de la subvencion no pagada hasta la fecha expresada. Para practicar esta deduccion, se descontará del monto total de la subvencion correspondiente al tiempo de 11 de Noviembre de 1868 á 30 de Junio del presente año, lo que la Empresa ha recibido en ese período por cuenta de dicha subvencion desde 27 de Noviembre de 1867 al

mismo 30 de Junio del presente año, y además el saldo de que se habla al principio de esta cláusula, y si saliere debiendo alguna cantidad por cuenta de ese saldo, lo cubrirá con la subvencion que se venza desde que esté concluida de conformidad esa liquidacion.

3º La Tesorería general devolverá desde luego á la misma Compañía el certificado de acciones que esta dió en cambio del libramiento de 30 de Noviembre de 1865, y que está en calidad de depósito, por valor de doscientos mil pesos y cuyo certificado queda sin valor ni efecto alguno.

4º El Ejecutivo dictará desde luego las órdenes respectivas para que se ponga en corriente el pago á favor de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, de la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, sin que por ninguna causa sea suspendido, ni detenido en adelante ese pago en virtud de lo dispuesto en el art. 20 de la ley de 11 de Noviembre de 1868 y en el 12 del convenio de 15 de Marzo de 1873, debiendo entregarse á la Compañía las sumas causadas en las respectivas aduanas, por razon de esa subvencion, desde 1º de Julio del presente año y sucesivamente en adelante.

5º Por virtud de este arreglo y por convenio último y definitivo, quedan liquidadas las cuentas del Erario Nacional con la testamentaría de D. Antonio Escandon y con la Compañía limitada del Ferrocarril Mexicano, hasta 27 de Noviembre de 1867, y dicha testamentaría y Compañía quedan libres, ahora y siempre, de toda responsabilidad para con el Erario público con motivo de las concesiones otorgadas hasta esa fecha para la construccion y explotacion del ferrocarril de Veracruz á México y ramal de Puebla, y de las cuentas y reclamaciones que pudiera hacer el Erario emanadas de esas concesiones, quedando igualmente libre el Erario federal, de toda responsabilidad por la liquidacion de cuentas con la Empresa en el período de 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867.

6º Se comunicará á la segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia este convenio, que pone fin al litigio promovido ante ella, por la demanda de la Compañía de 30 de Marzo de 1872 y ampliacion de 29 de Julio de 1876 para los efectos legales.

7º Este convenio se reducirá á escritura pública, si así lo soli-

citaren las partes interesadas, cuyo costo será del cargo de quien lo pida.

En este acto se suspendió la resolucion definitiva de este negocio para dar cuenta al Sr. Presidente de lá República. Habiéndolo tomado en consideracion el mismo Sr. Presidente, en Junta de Ministros, y discutídolo convenientemente, se sirvió aprobar, con acuerdo unánime de los mismos Sres. Ministros, el convenio que precede, en virtud de estar conforme con las instrucciones acordadas de antemano por la misma Junta.

Con lo que concluyó la presente acta, á la cual se agrega copia certificada por esta Secretaría del poder con el que ha justificado su personalidad el Sr. Cuevas, y fué otorgado en esta ciudad por D. Pablo Escandon y Barron, en 17 de Julio de 1880, ante el Notario D. Agustin Roldan, firmando los interesados.—*Manuel J. Toro.*—Una rúbrica.—*Thos Braniff.*—Una rúbrica.—*F. Cuevas.*—Una rúbrica.

Es copia que certifico. México, Noviembre 12 de 1880.—*G. Olarte*, Oficial Mayor segundo.

Documento núm. 26.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 3ª—Número 569.—Con fecha 15 de Enero pasado dice á esta Secretaría el C. Ministro de Fomento lo que sigue:—«Habiendo sido examinadas escrupulosamente las cuentas que en este Ministerio se llevaron á la Empresa del Ferrocarril Mexicano en el tiempo trascurrido desde 1861 á Mayo de 1863, no se encuentra dato alguno que manifieste la entrega de ciento diez y nueve mil pesos ($ 119,000) que dice haber entregado de Agosto de 1861 al mismo mes de 1862. Solo constan las partidas siguientes:

1861. Setiembre 6.—Entregó la Empresa mexicana en el Ministerio de Fomento..........$	5,000 00
Al frente......	5,000 00

Del frente......	5,000 00
1861. Diciembre 10.—A la direccion del camino de Perote..............................	2,000 00
1862. Enero 31.—Al mismo camino.............	2,000 00
1862. Febrero 12.—A la Tesorería general......	50,000 00
Total.............$	59,000 00

«Tal vez los demas enteros los hizo en la Tesorería general, y esta sea la causa de que no aparezcan en los libros de este Ministerio.

«Respecto á la partida de doscientos mil pesos ($200,000) que dice la Empresa debe abonársele por no haberla recibido de la Comision de Hacienda en Paris, debe, segun la opinion de la Tesorería general, devolver el libramiento ú órden para que se pueda hacer el abono de esa suma.

«Ningun dato se ha podido encontrar en esta Secretaría para saberse con precision el costo total que tuvo el tramo de ferrocarril entre Tejería y Paso del Macho; solo se han hallado las cuentas que el Mariscal Bazaine presentó al llamado Imperio, referentes á las cantidades que el ejército frances anticipó á la Empresa, cuyas cuentas están anticipadas bajo su firma, por D. Antonio Escandon. El resúmen es el siguiente:

1862. En seis órdenes.....................fs.	5.974,690 85
1863. En tres órdenes y una multa impuesta á la Compañía..........................	3.707,800 17
Total..........fs.	9.682,491 02

«En el oficio con que se acompañaron estas cuentas, dice el mismo Mariscal, que á esta cantidad deberia aumentarse lo que el Ministerio de la Guerra frances pagó á los empleados que vinieron de Europa para la Empresa; pero este aumento no consta en el expediente relativo.

«Todo lo que tengo el honor de decir á vd. en contestacion á su oficio de 27 de Diciembre próximo pasado, trascribiéndome el que con fecha 22 del mismo mes le fué dirigido á vd. por el C. Te-

sorero general de la Nacion.»—Y lo traslado á vd. para su conocimiento y fines consiguientes, avisándole que dentro de poco tiempo se le comunicará la resolucion respecto de los demas puntos de su consulta de 22 de Diciembre.

Independencia y libertad. México, Abril 1º de 1870.—*Romero*.—C. Tesorero general de la Nacion.—Presente.

Documento núm. 27.

Junta directiva del Colegio de Corredores de México.—Dada cuenta á la junta directiva de este cuerpo con la comunicacion de vd., fecha de ayer, relativa á que se informara á vd. cuál fué el precio que guardaron los cambios sobre Paris en los meses de Diciembre de 1864 y Marzo de 1865, ha acordado se diga á vd. en contestacion, como tengo el honor de hacerlo, que en el primero de dichos meses el precio del cambio sobre Paris fué el de fs. 5.05, y en el segundo el de fs. 5.00.

Respecto al informe que pidió vd. en su nota de 7 del actual, no habia sido posible emitirlo antes, porque faltando datos oficiales en cuanto á los certificados de alcances, fué preciso tomar informes de corredores especiales de ese ramo, los cuales no se han obtenido hasta hoy.

Independencia y libertad. México, Abril 13 de 1870.—*I. Algara*, síndico.—*José de la Lama*, secretario.—C. Tesorero general de la Nacion.—Presente.

Es copia de la original que se agregó á la póliza de hoy, núm. 14,637. México, Junio 30 de 1870.—*Espinosa*, oficial mayor.

Documento núm. 28.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Segun los antecedentes que obran en esta Secretaría, en 3 de Diciembre de 1864 se hizo por el

Mariscal Bazaine el cargo de la suma de fs. 5.974,690 85 por cantidades ministradas á la Empresa del ferrocarril de Veracruz, y el segundo cargo que importa fs. 3.707,800 17 se hizo por el mismo Mariscal en 27 de Marzo de 1865.

Lo que comunico á vd. en respuesta á su oficio relativo de 7 del actual.

Independencia y libertad. México, Abril 11 de 1870.—*Balcárcel.*—C. Tesorero general de la Nacion.—Presente.

Es copia de la original que se agregó á la póliza de hoy, núm. 14,637. México, Junio 30 de 1870.—*Espinosa,* oficial mayor.

Documento núm. 29.

El Fiscal con el carácter de Procurador general de la Nacion, dice: que el Ejecutivo de la Union ha remitido á esta Suprema Corte de Justicia copia de la liquidacion nuevamente practicada con el fin de dar término á las diferencias suscitadas con la Empresa del Ferrocarril de México á Veracruz.

Examinadas las bases de la liquidacion se encuentra esta ejecutada dentro de los límites que la ley ha señalado al Poder Ejecutivo para la administracion de los bienes federales, y como por otra parte aparecen enteramente conformes la testamentaría de D. Antonio Escandon y el Sr. D. Tomás Braniff, representante de la Compañía del Ferrocarril de México á Veracruz, resulta que dicha liquidacion ha puesto término á la demanda que se tenia entablada contra el Ejecutivo de la Union, supuesto que el actor en dicho juicio se ha segregado de toda accion, en virtud de la liquidacion final que tiene aceptada.

En tal virtud, el Fiscal, con el carácter de Procurador general de la Nacion, suplica á la Sala, que prévia la ratificacion de la conformidad de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, se sirva dar

por concluido el juicio que se seguia contra el Ejecutivo de la Union.

México, Noviembre cinco de mil ochocientos ochenta.—*José Eligio Muñoz.*

México, Noviembre diez y siete de mil ochocientos ochenta.—Vista la demanda entablada por el representante de la Compañía limitada del Ferrocarril Mexicano en treinta de Marzo de mil ochocientos setenta y dos, promoviendo la liquidacion de cuentas con el Erario nacional, y pidiendo, entre otras cosas, que se previniera al Ejecutivo nombrara un árbitro por su parte, para que en union del que nombrara la Empresa decidieran ambos las diferencias relativas á la liquidacion del período corrido de primero de Marzo de mil ochocientos sesenta y uno á treinta y uno de Diciembre de mil ochocientos sesenta y cuatro: Visto el auto pronunciado por esta Sala en tres de Julio de mil ochocientos setenta y seis, en el que se declaró que no debia notificarse al Ejecutivo que hiciera ese nombramiento de árbitro, y que esta Sala era la única competente para conocer de la demanda: Vista la ampliacion de esa misma demanda, de veintinueve de Julio de mil ochocientos setenta y seis, á cuyo escrito acompañó el actor la liquidacion que formó, de la cual deduce un saldo á cargo del Erario de un millon cuatrocientos ochenta y ocho mil, cuatrocientos veinticinco pesos, ochenta y un centavos, y de cuyo escrito y cuenta se dió traslado al Procurador general de la Nacion, para que pidiera lo conveniente: Visto el oficio dirigido á esta Sala por la Secretaría de Hacienda, con fecha veintisiete de Octubre último, en el que se inserta la liquidacion que formó esa Secretaría para dar término á este negocio, y la conformidad de los representantes de la testamentaría de D. Antonio Escandon y de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, y el convenio sobre la manera de pagar el saldo que resultó á favor del Erario y es de un millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos. Visto el pedimento del C. Procurador general, en que manifiesta: que por haberse hecho la liquidacion dentro de los límites que la ley ha señalado al Poder Ejecutivo para la administracion de los bienes federales, se dé por concluido el

presente juicio: Vista la ratificacion hecha por las partes, y la citacion que se les hizo para la resolucion definitiva de este negocio: Con fundamento de lo dispuesto en la ley primera, título primero, libro diez de la Nov. Recop., se da por terminado el presente juicio, por la expresa voluntad de las partes y á su perjuicio. Comuníquese á la Secretaría de Hacienda y hágase saber.

Así por unanimidad de votos lo proveyeron los CC. Presidente y Magistrades que forman la segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de los Estados-Unidos Mexicanos y firmaron.—*José María Bautista.—Manuel Contreras.—José Manuel Saldaña.*—Por el C. Secretario, *Agustin Peralta*, Oficial mayor.

